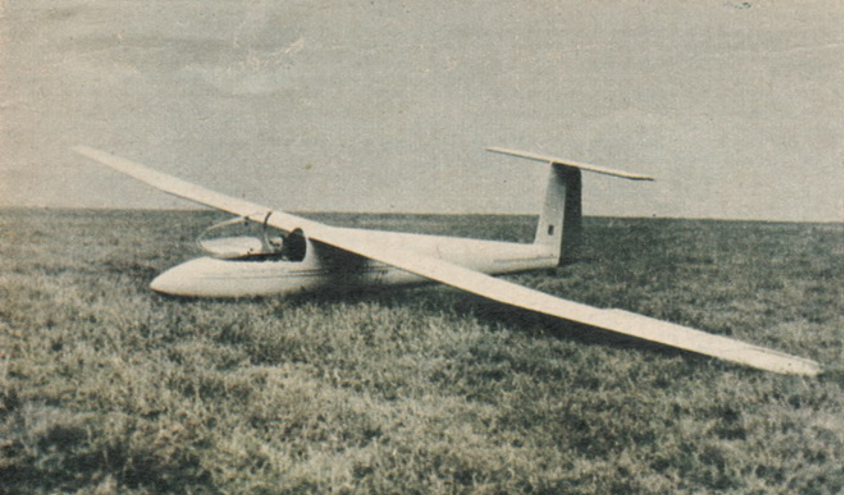


SKRZYDLATA POLSKA

NR 25. (780) ● 19. VI. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

Rakiety strategiczne

Dzieje słynnych samolotów

Jak uciekłem z niewoli

Na okładce (obok) oraz na stronach 4 i 5 prezentujemy nowy, wielozadaniowy szybowiec SZD-30 „Pirat". W kabinie „Pirata" pilot doświadczalny Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej Adam Zientek.

Foto: T. MALINOWSKI

DO

WŁADYSŁAWA GOMUŁKI

I SEKRETARZA KOMITETU CENTRALNEGO

POLSKIEJ ZJEDNOCZONEJ PARTII ROBOTNICZEJ

w Warszawie

SZANOWNY I DROGI TOWARZYSZU!

My, uczestnicy wiecu zorganizowanego w Dęblinie z okazji spotkania trzech pokoleń lotników w ostatnim roku obchodów 1000-lecia Państwa Polskiego, ludność Dęblina, powiatu Ryki i powiatów sąsiednich, członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa Polskiego, kombatanci walk powietrznych z hitlerowską Luftwaffe, oficerowie, podoficerowie, podchorążowie i szeregowcy Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego, przesyłamy Wam, Towarzyszu Wiesławie, gorące pozdrowienia i życzenia długich lat życia.

Zgromadzeni w roku obchodów 1000-lecia Państwa Polskiego w „Szkole Orląt", z murów której wyszło wielu wspaniałych lotników, ofiarnych patriotów, sławiących imię Polski na całym świecie — manifestujemy dumę z rozwoju naszego lotnictwa, które kontynuuje postępowe i rewolucyjne tradycje oręża polskiego.

Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego szkoli dziś pilotów dla potrzeb współczesnego lotnictwa, wyrosłych z ludu pracującego miast i wsi, głęboko związanych z postępową spuścizną dziadów i ojców naszych, oddanych Partii i Władzy Ludowej, gotowych na ich zew wypełnić każde zadanie.

Wkroczenie Polski na drogę budownictwa socjalistycznego pod przewodem partii klasy robotniczej stworzyło warunki wszechstronnego rozwoju społecznego, gospodarczego i kulturalnego naszego kraju, naszych miast i wsi, a także umożliwiło dogodne warunki dla rozwoju lotnictwa.

Wyrażamy głęboką wdzięczność Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Rządowi PRL za dalekowzroczną politykę, której owocem są coraz to większe zdobycze ludu pracującego, wysoki autorytet naszego kraju na arenie międzynarodowej oraz zapewnienie bezpieczeństwa naszych granic w oparciu o sojusz i przyjaźń ze Związkiem Radzieckim i krajami Demokracji Ludowej. Dziękujemy również Partii i Rządowi za opiekę i troskę o wszechstronny rozwój polskich skrzydeł.

Jednocześnie chcemy Was zapewnić, Szanowny i Drogi Towarzyszu Sekretarzu, że w szeregach Frontu Jedności Narodu rozwijać będziemy aktywność społeczną i gospodarczą, umacniać ludową obronność i pracować nad doskonaleniem lotnictwa, celem pomnażania osiągnięć, dla dobra naszej socjalistycznej Ojczyzny.

UCZESTNICY MANIFESTACJI

Dęblin, dnia 5 czerwca 1966 r.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MARSZAŁEK POLSKI

MARIAN SPYCHALSKI

Warszawa

My, zgromadzeni na Walnym Zebraniu w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie, członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa meldujemy Obywatelowi Marszałkowi, że i dziś, jak zawsze, jesteśmy gotowi uczynić wszystko dla dobra i chwały Lotnictwa Polskiego, że z całego serca cieszymy się wspaniałym jego rozwojem w Polsce Ludowej i wdzięczni jesteśmy za podtrzymywanie tradycji lotniczych, do których powstania przyczyniliśmy się niegdyś.

Przesyłamy Obywatelowi Marszałkowi wyrazy żołnierskiego szacunku i przywiązania.

SENIORZY LOTNICTWA POLSKIEGO

Dęblin, dnia 4 czerwca 1966 r.

Telefonem z Leszna

NADAL PROWADZI MAKULA

Trzecią konkurencją tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Polski (3 czerwca) był prędkościowy przelot po trasie łamanej Leszno — Przylep — Ostrów Wlkp. — Leszno (333 km). Ukończyło ją 14 pilotów. Zwyciężył Franciszek Kępka (71,44 km/h). Czwartą konkurencję rozegrano 4 czerwca. Tego dnia prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego Leszno — Końskie — Lęszno (551 km) nie ukończył żaden z szybowników. Najdalej zalecieli: Pelagia Majewska, Jerzy Popiel i Henryk Muszczyński (po 483 km). Po jednym dniu przerwy piloci wystartowali do prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego Leszno — Borek — Leszno (222 km). Konkurencję ukończyło siedmiu zawodników. Zwyciężył Jerzy Popiel. Po pięciu konkurencjach prowadzi nadal Edward Makula. W czołówce mistrzostw znajdują się: Jerzy Popiel, Henryk Muszczyński, Adam Witek i Pelagia Majewska.

J. Pomianowski

V SAMOLOTOWY RAJD DZIENNIKARZY I PILOTÓW ZAKOŃCZONY

We Wrocławiu zakończył się V Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów, w którym startowało 41 załóg. Po podsumowaniu punktów za konkurencje pilotażowe i dziennikarskie zwycięstwo odniosła załoga Katowic — **pil. Władysław Gawlik i red. Jacek Cieszewski („Trybuna Robotnicza")** - 1 550 pkt. Dalsze miejsca zajęli: 2. pil. St. Maksymowicz (Wrocław) i red. A. Waligórski (PR Wrocław) — 1 544 pkt.; 3. pil. Zb. Wróblewski (Katowice) i red. T. Pajda („Żołnierz Polski") — 1 481 pkt.; 4. pil. W. Kwiatkowski (Warszawa) i red. T. Stępień („Kurier Polski") — 1 461 pkt.; 5. pil. **Z. Dudzik (Warszawa) i red. Jerzy Zarębski („Skrzydlata Polska").**

Najlepszym pilotem V SRDiP okazał się **Zbigniew Wróblewski (Katowice)**, a najlepszym dziennikarzem **Andrzej Waligórski (PR Wrocław)**. (kh)



WIELKI ZJAZD SENIORÓW W DĘBLINIE

W Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie odbył się 4 i 5 czerwca br., wielki zjazd seniorów lotnictwa polskiego, którego organizatorami byli: Klub Seniorów Lotnictwa APRL, Inspektorat Lotnictwa i Zarząd Okręgu Warszawskiego ZBoWiD. Do sławnej „Szkoły Orląt" zjechali polscy piloci i konstruktorzy-nestorzy naszego lotnictwa, z pierwszych lat XX wieku, piloci i konstruktorzy z okresu międzywojennego, a także uczestnicy walk powietrznych polskich eskadr lotniczych na wszystkich frontach II wojny światowej. Zjazd był zarazem spotkaniem trzech pokoleń lotników polskich w ostatnim roku obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego.



Powyżej — w prezydium dęblińskiego V Walnego Zgromadzenia Klubu Seniorów Lotnictwa zasiadali m. in.: Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski (pierwszy z lewej), inż. Zbigniew Burzyński, inż. Michał Scipio del Campo (w środku). Wyżej seniorzy i goście Dęblina na pokazach lotniczych. Obok znakomity pisarz Janusz Meissner otrzymuje odznakę „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" z rąk Głównego Inspektora. Foto: J. Tobolski (3)



Dwudniowe uroczystości w Dęblinie zaszczycili swą obecnością: Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, prezes Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz, gen. bryg. pil. Roman Paszkowski, gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, zastępca Głównego Inspektora Lotnictwa do spraw politycznych płk mgr Mirosław Nadelwicz, przedstawiciel Głównego Zarządu Politycznego WP — płk Eugeniusz Miszczuk, dyrektor naczelny PLL LOT — inż. Jan Zwierzyński, komendant OSL — płk pil. Józef Kowalski oraz przedstawiciele miejscowych władz i społeczeństwa.

W pierwszym dniu pobytu w OSL w godzinach popołudniowych, seniorzy wzięli udział w V walnym zgromadzeniu sprawozdawczo-wyborczym KSL, które podsumowało dotychczasowy dorobek Klubu, ustaliło kierunki dalszej działalności oraz wybrało nowe władze KSL. W czasie obrad uczestnicy zgromadzenia wystosowali list do Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana Spychalskiego (tekst listu publikujemy obok). Na czele nowo wybranego Zarządu Klubu stanął ponownie ppłk pil. rez. Medard Konieczny.

Drugiego dnia, 5 czerwca, seniorzy zwiedzili bazę szkoleniową OSL, wystawę sprzętu lotniczego oraz obecni byli na pokazie katapultowania. W godzinach popołudniowych, uczestnicy zjazdu oraz oficerowie i podchorążowie szkoły wzięli udział w wiecu ludności miasta i powiatu, jaki odbył się na lotnisku. Zgromadzeni na wiecu wystosowali list do I Sekretarza KC PZPR Władysława Gomułki (tekst listu publikujemy obok). Występ zespołu estradowego wojsk lotniczych „Eskadra" oraz wspaniałe pokazy lotnicze zakończyły wiec.

W godzinach popołudniowych odbyła się uroczystość dekoracji 10 weteranów walk z hitleryzmem — medalami „Za udział w walkach o Berlin". 30 seniorów otrzymało odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego", a 75 pamiątkowe odznaki „XX-lecia OSL". Honorowe plakietki Klubu Seniorów Lotnictwa wręczone zostały Janowi Nagórskiemu i Michałowi Scipio del Campo, z okazji 50-lecia uzyskania przez nich dyplomu pilota.

Koleżeński obiad żołnierski zakończył niezwykle udany dwudniowy dębliński zjazd seniorów lotnictwa polskiego, z którego obszerniejszą relację zamieścimy w jednym z następnych numerów.

(j. r. k.)

POSŁOWIE z Sejmowej Komisji Obrony Narodowej oraz działacze partyjni i państwowi przebywali na jednym z poligonów, na którym obserwowali ćwiczenia programowe najróżniejszego typu; zapoznali się przy tej okazji z wyposażeniem jednostek i praktycznym wykorzystaniem różnego uzbrojenia piechoty i czołgów, wojsk rakietowych i artylerii oraz lotnictwa operacyjnego wspierającego działanie wojsk lądowych.

*

NUMER 13 (maj — czerwiec) „Biuletynu Informacyjnego Instytutu Lotnictwa" poświęcony został w całości XX-leciu Instytutu Lotnictwa, który to jubileusz obchodzi w tym roku ta zasłużona placówka naukowo-badawcza polskiego przemysłu lotniczego. Z tej okazji dwumiesięcznik zamieszcza

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

kilkanaście listów z życzeniami dla IL, m. in. Wiceprezesa Rady Ministrów — Eugeniusza Szyra i Zastępcy Ministra Przemysłu Ciężkiego do Spraw Przemysłu Maszynowego, mgra inż. Jana Chylińskiego. Zawartość tematyczna zeszytu daje ogólny pogląd na 20 lat pracy Instytutu Lotnictwa w Polsce Ludowej.

*

JURY II Ogólnowojskowego Konkursu Filmowego „Tradycje — wojsko — kraj" przyznało m. in. III nagrodę (Szefa Głównego Zarządu Politycznego WP), w wysokości 4 000 zł, zespołowi filmowemu Inspektoratu Lotnictwa i Aeroklubu PRL w składzie: mjr Ryszard Smyl, sierż. Grzegorz Pakulski, Bernard Koszewski i Alfred Józefacki za „Kronikę Filmową" nr 1/65. Jury tego konkursu wyróżniło również w protokole m. in. następujące filmy: „Tensometry" — Wiesława Niedźwieckiego (Inspektorat Lotnictwa), „Lądowanie na autostradzie" — zespołu z Lotnictwa Operacyjnego i „Lotnicze zdjęcia ukośne" — K. Szymborskiego. Gratulujemy.

*

POLSKIE Radio nadało w programie II fragmenty (5 odcinków) popularnej powieści B. Arcta pt. „Trzecie pokolenie", której ukazanie się nakładem Wydawnictwa MON sygnalizowaliśmy już na tym miejscu.

*

Z INICJATYWY Zarządu Powiatowego ZMS i miejscowego aeroklubu otwarto w Bielsku-Białej klub młodzieżowy „Ikar", w którym organizowane będą prelekcje i odczyty o lotnictwie oraz spotkania z ciekawymi ludźmi lotnictwa.

*

PILOCI szybowcowi Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, F. Moskal i E. Janowski, wykorzystując sprzyjające warunki atmosferyczne, wykonali loty wysokościowe ponad 4000 m; zdobyli oni tym samym warunki do złotych odznak szybowcowych.

*

Na LOTNISKU w Katowicach rozegrano w maju II Mistrzostwa Szybowcowe Aeroklubu Śląskiego.

*

JEDNOSTKA lotnicza Warszawskiego Okręgu Wojskowego otrzymała — nadaną jej uchwałą Prezydium WRN — złotą odznakę „Za Zasługi dla Województwa Warszawskiego". To zaszczytne wyróżnienie jednostka otrzymała za udział w akcjach przeciwpowodziowej i przeciwlodowej pod Wyszogrodem i Dęblinem oraz za pracę społeczno-polityczną na Mazowszu.

POLSKA

Z LOTU PTAKA



GDAŃSK. Jeden z trzech (obok Gdyni i Szczecina) najważniejszych portów Polski, wielki ośrodek przemysłu stoczniowego, metalowego, chemicznego i innych. Siedziba wielu placówek naukowych i kulturalnych (m. in. Politechnika Gdańska, Akademia Medyczna, Instytut Morski). Wiele zabytków. Na zdjęciu: widok na ulicę Długą. Foto: E. Kupiecki



„SURVEYOR-1" i „GEMINI-9"

PRZEZ trzy dni: od 3 do 6 czerwca mieszkańcy planety Ziemia śledzili z wielką uwagą przebieg kolejnej wyprawy Amerykanów Stafforda i Cernana, załogi statku „Gemini-9". I chociaż wyprawę tę trudno zaliczyć do pionierskiej, na pewno była ona jakimś etapem rozszerzenia wiedzy ludzkiej o przestrzeni kosmicznej. Zaledwie trzy miesiące temu minęła rocznica historycznego, krótkotrwałego opuszczenia kabiny statku lecącego w Kosmosie przez Rosjanina Aleksieja Leonowa (18 marca 1965), a oto Amerykanin Eugene A. Cernan 5 czerwca przebywał poza pokładem „Gemini-9" dwie godziny i 4 minuty.

Załoga GT-9 miała do wykonania wiele zadań. Niestety, nie wszystkie zdołano zrealizować na skutek nieprzewidzianych awarii. Sprawozdawca naukowy Agencji France Presse zwraca uwagę na niepowodzenie dwóch ważnych eksperymentów, które miały być przeprowadzone w czasie tego lotu.

Po pierwsze, kosmonautom amerykańskim nie udało się doprowadzić do połączenia statku „Gemini-9" z rakietą-celem „Adta", a co najmniej cztery takie połączenia były przewidziane w programie lotu „Gemini-9".

Po drugie, nie udała się główna część eksperymentu polegającego na przebywaniu E. Cernana poza statkiem „Gemini-9". Chodziło tu o poruszanie się kosmonauty w przestrzeni kosmicznej przy pomocy udoskonalonego indywidualnego zespołu manewrowego, który miał umożliwić Cernanowi oddalenie się od „Gemini-9" na odległość około 40 m. Tymczasem wskutek niesprawnego działania urządzeń E. Cernan nie mógł oddalić się od statku na odległość większą niż 7 do 8 m.

Sprawozdawca AFP zaznacza, że wśród dowództwa amerykańskiego lotnictwa wojskowego panuje wielkie rozczarowanie, gdyż właśnie lotnictwo USA miało udoskonalić zespół manewrowy.

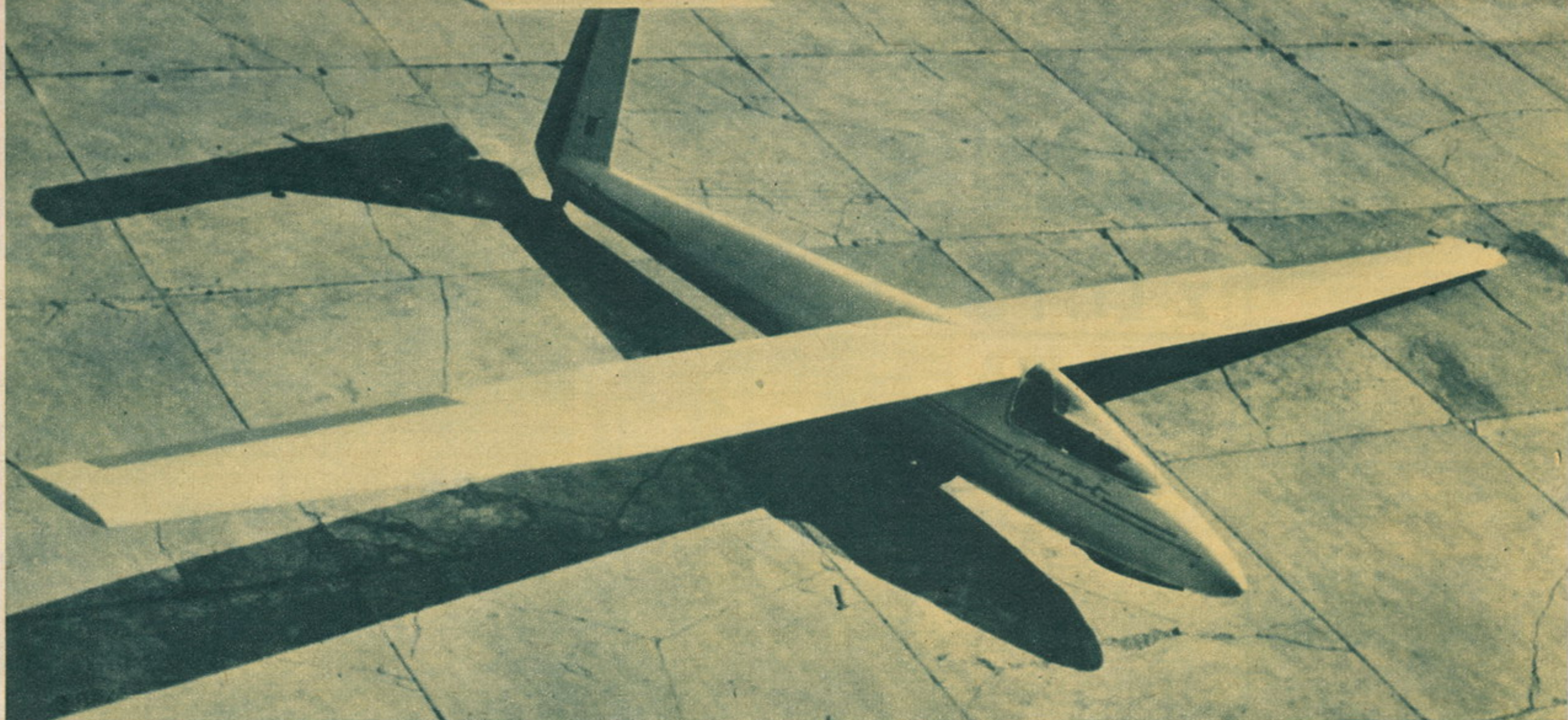
Rozczarowani są także kierownicy NASA, gdyż połączenie się statku „Gemini-9" z rakietą „Adta" miało być niejako „próbą generalną" trudnych, ale niezbędnych operacji, stanowiących przygotowanie do planowanej wyprawy astronautów amerykańskich na Księżyc przed 1970 rokiem.

Stąd też i ogromny pośpiech z wysłaniem nowej załogi. Prawdopodobnie 19 lipca, jak zapowiada NASA, J. Young i M. Collins na pokładzie „Gemini-10" powtórzą program zadań swoich poprzedników w trzydniowym locie.

Załogę „Gemini-9" prześladowały kłopoty natury technicznej, ale trzeba z całą mocą podkreślić, wykazała ona wielki hart ducha i ciała. A czy jest coś wspanialszego nad pokonanie wszelkich przeciwności, nad walkę z upartymi, nie zawsze sprawnie działającymi mechanizmami, nad realizację założonego planu — i wytrwanie do końca. I jeśli załoga statku kosmicznego „Gemini-9" wykazała wyższość Człowieka nad maszyną, tym silniej występuje konieczność takiego projektowania przyszłych statków, aby wyposażenie ich sprostać mogło jeszcze bardziej rosnącym potrzebom następnych załóg.

Wymagania techniczne rosną coraz bardziej tak, jak rośnie i wola ludzkości odkrywania i poznania nowych, odległych światów. Czy nie świadczy o tym świetny lot na Księżyc sondy kosmicznej „Surveyor-1", która prawie „o miedzę" przy radzieckiej „Łunie-9" lądowała na satelitarnym Oceanie Burz. Mieszkańcy Ziemi mogli ponownie obejrzeć panoramę Księżyca, tym razem bezpośrednio na ekranach aparatów telewizyjnych. Do dnia 8 czerwca „Surveyor-1" przesłał na Ziemię około 4 tysiące obrazów.

A za kilka lat, na pewno przez jeszcze lepsze telewizory, oglądać będziemy lepsze zdjęcia Księżyca wykonane przez pierwszego zdobywcę Srebrnego Globu — tym razem mieszkańca Ziemi. (l)



NOWY WIELOZADANIOWY SZYBOWIEC POLSKI

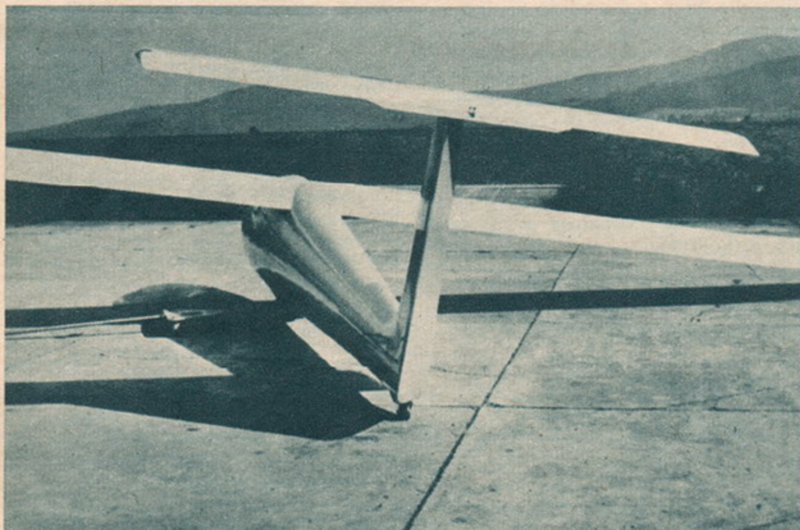
SZD - 30 „PIRAT"

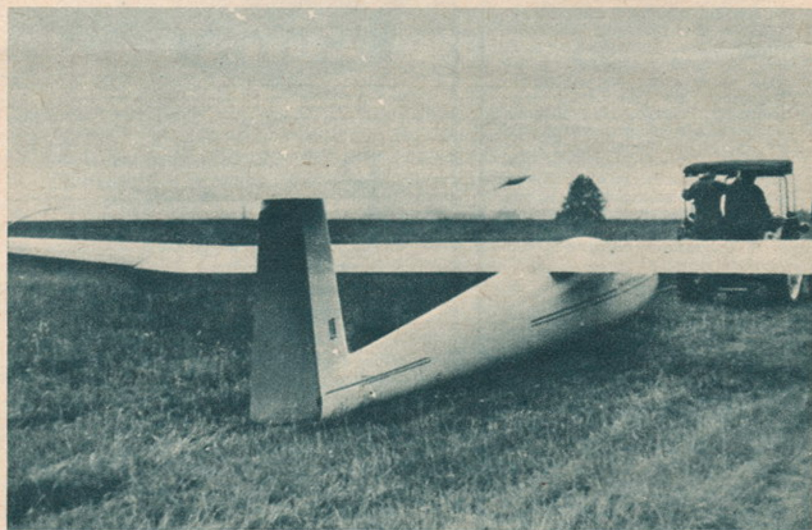
Powyżej: Wielozadaniowy szybowiec SZD-30 „Pirat" na terenie Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Aleksandrowicach. Uwagę zwraca piękna sylwetka.

Poniżej po lewej: Gdy tylko przestał padać deszcz ekipa techniczna SZD wystawiła „Pirata" na płytę przed hangarem. Za chwilę podjedzie ciągnik.

Poniżej: I oto „Pirat" udaje się na start. Sunie wolniutko za ciągnikiem. Tymczasem przygotowywany jest do lotu samolot PZL-101 „Gawron".

TEKST I ZDJĘCIA: TADEUSZ MALINOWSKI





DOKŁADNIE miesiąc temu wzniósł się po raz pierwszy w powietrze nowy polski szybowiec o bardzo oryginalnej sylwetce, szybowiec, który zamyka owocną, dwudziestoletnią działalność Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej.

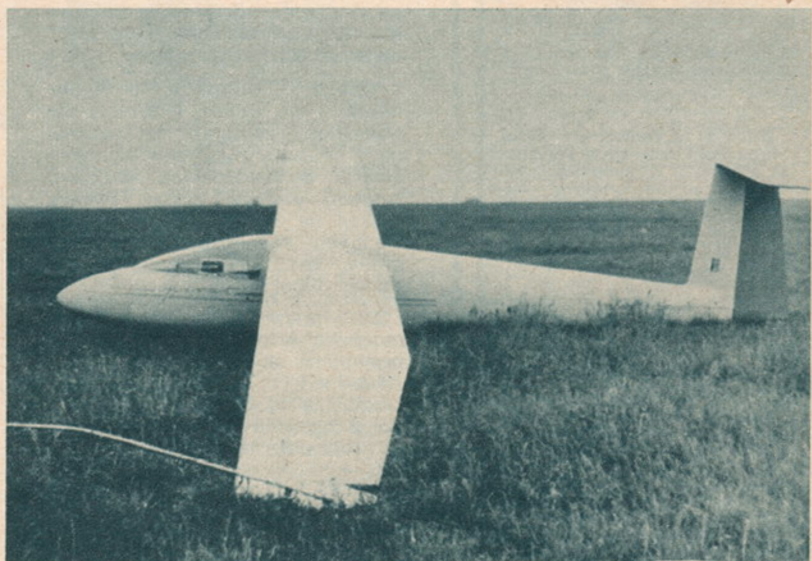
Oczywiście mowa o szybowcu SZD-30 „Pirat". Symbol SZD-30 jest wiele mówiący. Nawet laik odgadnie, że to trzydziesta konstrukcja Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, trzydziesta nie licząc licznych wersji rozwojowych, seryjnie budowanych szybowców.

Jak ten czas szybko ucieka. Jeszcze tak niedawno — za rok będzie dwadzieścia lat — oblatany został całkowicie zbudowany w Bielsku-Białej IS — „Sęp". Od „Sępa" do „Pirata" droga, którą kroczyła załoga Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego nie była łatwa. Droga ta jednak mimo licznych — co ukrywać — przeszkód została zwycięsko przebyta. Załoga SZD zdobyła ogromne doświadczenie w konstruowaniu i budowie szybowców. Należy do czołowych zakładów szybowcowych w Europie wypuszczających w świat oryginalny i bardzo ceniony sprzęt. Poza naszym krajem, na szybowcach SZD latają szybownicy obu półkul. I z tego jesteśmy bardzo dumni.

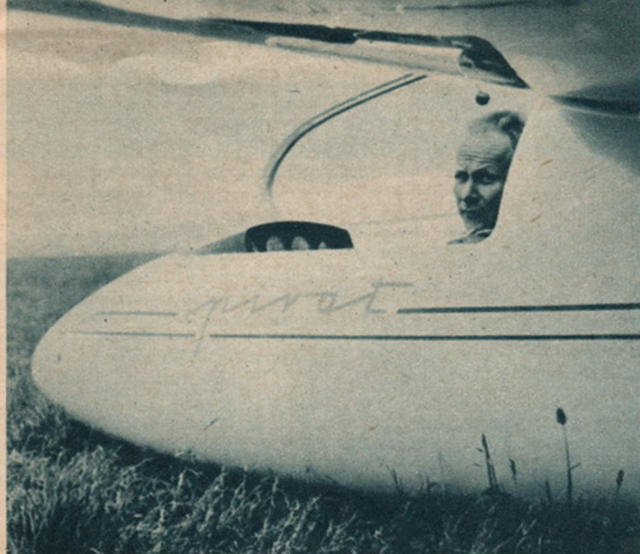
„Pirata" oblatał długoletni pilot doświadczalny SZD Adam Zientek. Do tej pory wykonał na nim ponad dwadzieścia lotów. Jego opinia o „Piracie" jest pozytywna. „Przyjemny w pilotowaniu, doskonale krąży" oto co usłyszałem w odpowiedzi. Szybowiec jest nadal w próbach. Dopiero po ich zakończeniu będzie można napisać o „Piracie" więcej.

Niemniej jednak należy podkreślić z całą satysfakcją, że „Pirat" ogólnie się podoba, że dobrze się na nim lata, że wreszcie, jest to szybowiec posiadający wiele zalet.

A oto kilkanaście charakterystycznych cech „Pirata": konstrukcja

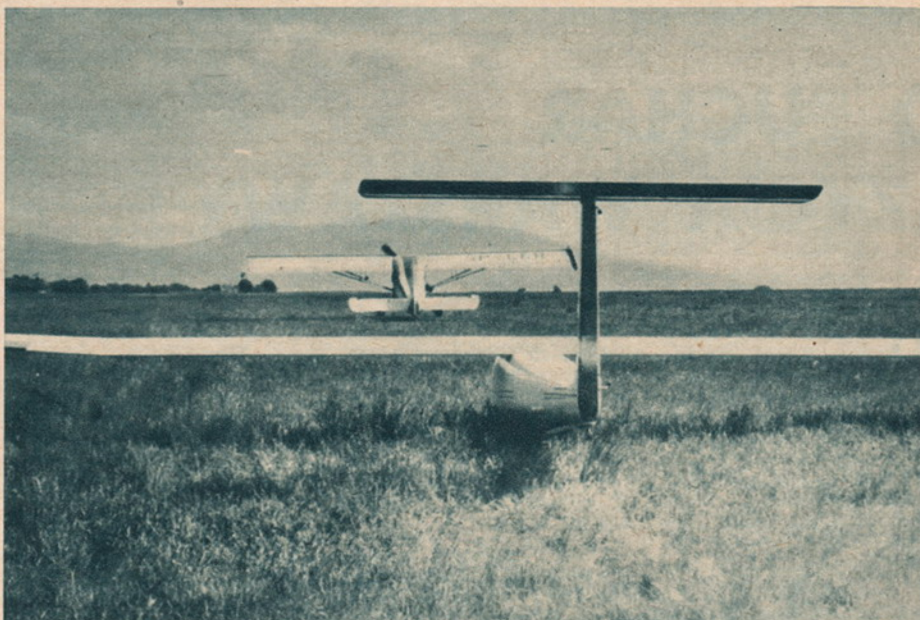


Powyżej: „Pirat" czeka na kolejny lot. Samolot już stoi przed szybowcem. Tymczasem pilot doświadczalny jedzie na start fabrycznym samochodem.

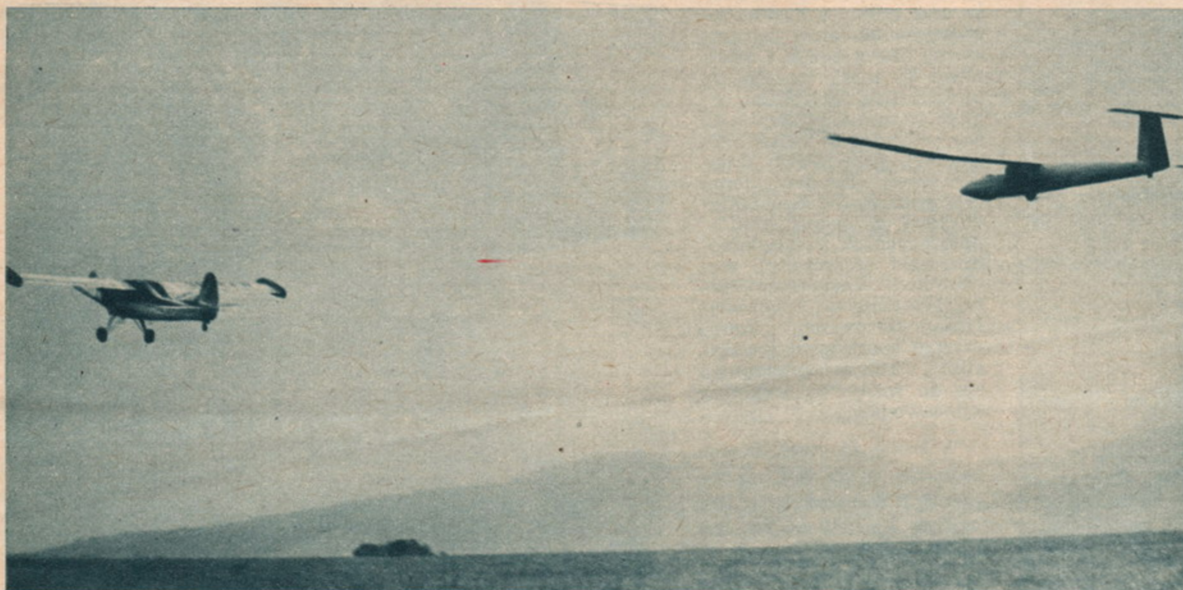


Powyżej: Wieloletni pilot doświadczalny Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej ADAM ZIENTEK w kabinie „Pirata".

Poniżej: Za moment zespół „Gawron" — „Pirat" oderwie się od powierzchni lotniska.



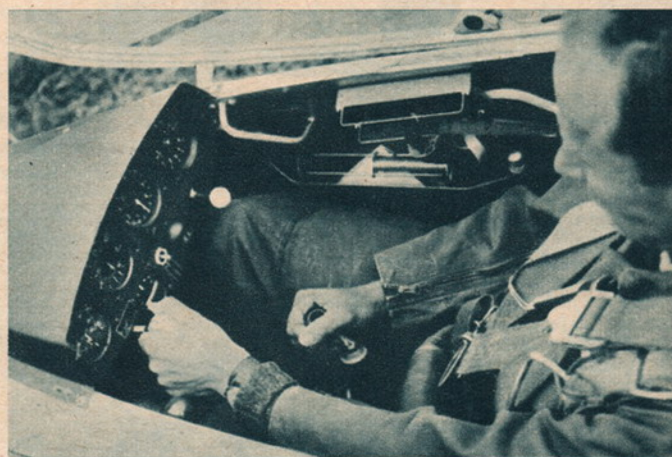
Poniżej: I oto zespół już w powietrzu. Jeśli na ziemi „Pirat" zwraca uwagę swoją piękną sylwetką, to w powietrzu wygląda jeszcze bardziej okazale.



drewniana, trójdzielny płat w układzie „U", usterzenie w układzie „T", nowy laminarny profil Wortmanna, skuteczne hamulce, taśmowy hamulec na kółku, amortyzowana przednia płoza, kadłub chroniony laminatem szklanym, przedni i dolny zaczep, wygodna kabina oraz dwa duże bagażniki. Jest to szybowiec pod każdym względem uniwersalny. A więc można na nim wykonywać loty treningowe i wyczynowe, można uczestniczyć na nim w zawodach, można wykonywać akrobację. Przewidziany do lotów bez widoczności, a więc do lotów w chmurach, przy czym posiada zabezpieczenie przed wyładowaniami atmosferycznymi. Na pokładzie przewidziano miejsce na aparaturę tlenową i radiową. Rozpiętość 15 m, doskonałość około 33, minimalna prędkość opadania około 0,65 m/sek.

Głównym konstruktorem „Pirata" jest inż. Jerzy Śmielkiewicz. Rozmowę z nim o „Piracie" opublikujemy w następnym numerze naszego tygodnika.

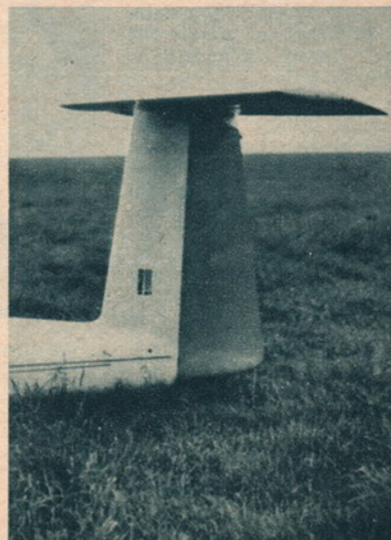




Powyżej: Kolejny lot zakończony. Zaglądamy do kabiny „Pirata".

Po lewej: Adam Zientek jest zadowolony. W tym locie „Pirat" przekroczył prędkość 200 km/h. W następnym — pilota doświadczalnego czeka wykonanie nowego zadania.

Po prawej: Usterzenie „Pirata" w układzie „T".



O PUCHAR „ŻYCIA WARSZAWY"

MISTRZOSTWA Szybowcowe Warszawy — to brzmi dumnie. Nim jednak do tego doszło upłynęło sporo wody w Wiśle. W każdym razie po pilotach samolotowych i spadochroniarzach także stołeczni szybownicy doczekali się własnych zawodów. W dniach 15—22 maja br. rozegrano bowiem I Warszawskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Życia Warszawy".

Na starcie lotniska na Gocławiu stanęło 15 pilotów Aeroklubu Warszawskiego i jedyny przedstawiciel Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej z Płocka. Zawodnicy startowali na szybowcach „Jaskółka", „Mucha Standard" i „Mucha 100". Rozegrano pięć konkurencji — dwukrotnie trójkąt 112 km, Gocław — Sobienie Jeziory — Siennica — Gocław, docel-powrót 170 km Gocław — Radom — Piastów — Gocław i dwukrotnie trójkąt 226 km Gocław — Żelechów — Radom Piastów — Gocław. Tej ostatniej trasy nie udało się ani razu oblecieć, dlatego zaliczano ją jako przeloty po trasie nawigowanej. W sumie uczestnicy I WZSzyb. przelecieli 7 770 km i wylatali 290 godzin, co daje średnio prawie 500 km i ponad 18 godzin na jednego pilota.

Zwycięstwo w zawodach, puchar „Życia Warszawy" i nieoficjalny tytuł szybowcowego mistrza Warszawy zdobył latający na „Jaskółce" Krzysztof Trzpil, 26-letni student V roku Politechniki Warszawskiej. K. Trzpil jest posiadaczem złotej odznaki szybowcowej z 2 diamentami. Na szybowcach lata od 1957 r. Do tej pory wylatał 850 godzin i przeleciał 15 tys. km. Jako zawodnik wystartował po raz pierwszy w roku 1961 w I Jeżowskich Zawodach Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski". Wystartował doskonale, bowiem wywiózł z Jeżowa zwycięstwo. Na swym wyczynowym koncie ma ponadto trzykrotny udział w szybowcowych mistrzostwach Polski.

Drugie miejsce i tytuł wicemistrza Warszawy zdobył Jerzy Michalski. Wraz z K. Trzpilem wystartuje w następnym sezonie w zawodach szybowcowych w Lisich Kątach. Godnie reprezentował swój aeroklub jedyny reprezentant Płocka Henryk Różalski, który uplasował się na trzeciej pozycji.

Warszawska impreza mająca charakter Eliminacyjnych Zawodów Szybowcowych była dobrym potwierdzeniem systemu lig, lansowanego w swoim czasie na łamach „Skrzydlatej". Minimalnym nakładem kosztów, siłami personelu etatowego Aeroklubu Warszawskiego i członków sekcji, w miejscu zamieszkania uczestników, zorganizowano efektywne latanie dla sporej przecież grupy pilotów wyczynowych. Możliwe to oczywiście było tylko przy dużym wysiłku organizacyjnym i niemałym nakładzie pracy. Jeśli były jakieś drobne niedociągnięcia to wynikały one tylko z braku doświadczenia oraz ograniczonej ilości ludzi i środków. W sumie należą się duże brawa wszystkim organizatorom I WZSzyb.: B. Sierocińskiemu (kier. zawodów), Lidii Pazio (kier. sportowy), L. Janickiemu (gł. sędzia), St. Szustakiewiczowi z grupą pilotów holujących, Z. Przybylskiemu (szef techniczny), mechanikom Wasiakowi, Perce, Nehrlingowi i pozostałym, kierowcom, komisarzom sportowym i wszystkim, którzy przyczynili się do sprawnej organizacji zawodów.

W środę, 25 maja br. odbyło się uroczyste zakończenie I Warszawskich Zawodów Szybowcowych, na które przybyli oprócz uczestników także prezes Aeroklubu Warszawskiego gen. bryg. pil. Roman Paszkowski, płk Andrzej Rybacki i przedstawiciele „Życia Warszawy". Wręczenia pucharu zwycięzcy dokonała red. Ryszarda Kazimierska.



Inż. Wiktor Leja był częstym gościem na starcie i razem ze swym synem Ryszardem, który startował w I WZSzyb. przeżywał wzloty i upadki tego ostatniego. Na zdjęciu — ojciec i syn omawiają zapewne jak lecieć, by pozostawić w pokonanym polu możliwie najwięcej konkurentów.



Szybowcowy mistrz Warszawy 1966 r. Krzysztof Trzpil z Pucharem „Życia Warszawy" za zwycięstwo w I Warszawskich Zawodach Szybowcowych.



Ostatnia pogawędka przed startem i za chwilę 16 szybowców wzbije się nad Warszawę, by wyruszyć na trasę kolejnej konkurencji.
Foto: B. Koszewski, Z. Kwilecki i M. Pawluk

A oto ostateczne wyniki I WZSzyb.:

1. Krzysztof Trzpil — 78,6 pkt, 2. Jerzy Michalski — 75,1 pkt, 3. Henryk Różalski (Płock) — 54,9 pkt, 4. Jerzy Łącki — 50,0 pkt, 5. Henryk Kucharski — 47,8 pkt, 6. Jacek Jaśkiewicz — 47,0 pkt, 7. Włodzimierz Chmielewicz — 45,6 pkt, 8. Piotr Szczepański — 45,5 pkt, 9. Ryszard Leja — 43,8 pkt, 10. Janusz Pol — 43,3 pkt, 11. Roman Woszczerowicz — 36,3 pkt, 12. Tadeusz Tański — 32,0 pkt, 13. Stanisław Skrzyński — 30,6 pkt, 14. Roman Kędzierski — 20,8 pkt, 15. Aleksander Murawski — 19,2 pkt, 16. Stanisław Drozdowski — 16,1 pkt.

(kh)

AEROKLUBY

ZIELONA GÓRA

NAJPIERW zorganizowano eksperymentalny obóz lotniczy. Eksperyment wypadł na piątkę. Tak rozpoczęła się współpraca Aeroklubu Ziemi Lubuskiej ze Związkiem Młodzieży Socjalistycznej w Zielonej Górze, którą zapoczątkowano w 1962 roku. Od tego okresu, co roku, na lotnisku w Przylepie organizowane są pod patronatem ZMS wspólne obozy szybowcowe. Że współpraca taka przynosi coraz lepsze wyniki, świadczyć może coraz większy napływ kandydatów na szkolenie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Dużą pomoc w rekrutacji kandydatów wykazały zarządy szkolne ZMS, które kierują na szkolenie lotnicze najlepszych kandydatów spośród swoich członków. Największy napływ kandydatów w br. zanotowano z Rzepina, Żar, Zielonej Góry i Gorzowa.

Ostatnio w ZW ZMS w Zielonej Górze odbyło się spotkanie z kierownictwem Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, gdzie omówiono szczegółowo plan działania w okresie wakacyjnym. Postanowiono, że w miesiącach lipcu i sierpniu ZMS i Aeroklub zorganizują na lotnisku Przylep obóz szkoleniowy dla kandydatów na LPW. Patronat nad obozem obejmie ZW ZMS. Dodać trzeba, że wszyscy kandydaci legitymują się przynależnością do ZMS.

O tym, iż ZW ZMS pozytywnie ocenia te projekty, najlepiej świadczy przykład, że wiceprezes AZL Zdzisław Konik został członkiem sztabu obozowego „Lato ZMS 1966".

Tak więc łącząc przyjemne z pożytecznym, uczestnicy „lotniczych wakacji" powrócą do domu z dyplomami pilotów szybowcowych, które otwierają drogę do lotnictwa zawodowego.

Eugeniusz Fedoruk

CZĘSTOCHOWA

TEGORCCZNE Pierwszomajowe Święto zbiegło się z obchodami 750-lecia Częstochowy. W uroczystościach tych brał udział Aeroklub Częstochowski. Oprócz defilady powietrznej w postaci przelotu holowanych szybowców nad trybuną, startował również Balon SP-BZD „Katowice". Balon wystartował o godzinie 10,40 unosząc w koszu pięć osób którymi byli: mgr Józef Zych, Edward Gajda, Józef Oleś, Ryszard Noceń i Józef Glanc.

Dwumetrowe wznoszenie na sekundę pozwoliło osiągnąć w krótkim czasie 600 m wysokości. Przed lecącymi rozciągał się wspaniały widok. Na ulicach Częstochowy różnokolorowy tłum ludzi maszerował w pierwszomajowym pochodzie. Jak na dłoni widać było cały nadwarciany gród, liczący już 750 lat. Szczególny urok ma lot na małej wysokości, kiedy do uszu dolatują głosy z ziemi. Wiedziałem o tym, że pagórki Jury Krakowsko-Częstochowskiej należą do ładnych okolic w Polsce, nie wiedziałem natomiast, że są aż tak piękne. Lot trwał już około dwóch godzin. Na niebie nie było ani jednej chmurki. Ziemia też już była dostatecznie rozgrzana i trzeba było często używać „klapy" aby nie lecieć za wysoko na skutek termiki. Po prawie pięciogodzinnym locie wylądowaliśmy w miejscowości Przybysławice, w powiecie miechowskim. Jak to zwykle bywa przy lądowaniu w terenie, mieliśmy tłumy ciekawskich i pomocników zarazem przy zwijaniu powłoki balonu.

Józef Glanc



BIAŁYSTOK

Z inicjatywy sekcji propagandy Aeroklubu Białostockiego, przy poparciu Dyrekcji Technikum Mechanicznego, w auli tej szkoły miało miejsce bardzo miłe spotkanie młodzieży szkół średnich z pilotami szybowcowej kadry narodowej. 700 młodych osób miało możliwość wysłuchania ciekawych i interesujących wspomnień czołowych pilotów.

O pierwszych skokach ze spadochronem i pierwszych wzlotach na szybowcach poprzez długi i wytrwały trening do lotów rekordowych opowiadała młodzieży Adela Dankowska. Adam Witek, szybowcowy mistrz świata z 1958 r. i wicemistrz świata z 1960 r., opowiadał o szkoleniu młodzieży w krajach zachodnich i wysokiej odpłatności za każdy wykonany lot w przeciwieństwie do masowego i bezpłatnego szkolenia młodzieży w Polsce. Interesująco opowiadał o sportowej walce, lotach w chmurach i własnych przygodach. O swojej karierze opowiadał też aktualny szybowcowy wicemistrz świata Franciszek Kępka.

Wiele interesujących pytań padło ze strony młodzieży, na które wyczerpująco odpowiadali piloci.

Tadeusz Korzonek

MIELEC

W Mielcu przy Technikum Ekonomicznym powstało Koło Lotnicze. Liczy ono 38 członków. Na inauguracyjnym zebraniu w obecności opiekunów z ramienia szkoły — Mirosława Maciąga i Aeroklubu Mieleckiego — Jana Piekarskiego wybrano Zarząd Koła, zapoznano się z regulaminem i omówiono plan pracy. Koło obrało imię Jana Wróblewskiego — szybowcowego mistrza świata. Dla uczczenia 1000-lecia Państwa Polskiego zainicjowano przepracowanie 3 dni w Aeroklubie Mieleckim. Podjęte zobowiązanie zrealizowano w 100 proc. Sumiennością i starannością w pracy wyróżnili się: Andrzej Strokoń, Stanisław Głodzik, Sławomir Sobieraj, Adam Saj, Halina Wąsowicz, Barbara Dziwisz, Edward Jaworski, Elwira Adamiecka, Marek Chudzik i Roma Borek. Część z nich w nagrodę otrzymała lot na samolocie An-2.

Zbigniew Nowakowski

LUBLIN

SEZON w Aeroklubie Lubelskim rozpoczął się dość wcześnie. Sekcja spadochronowa rozpoczęła pierwsze skoki już 3 marca br. Do dnia 15 maja br. wykonano 273 skoki. Wyszkolono w tym czasie 4 skoczków do klasy III. Ponadto klasę II uzyskał Krzysztof Piechnik i klasę I — Czesław Zawadzki. Rozegrano pierwszą konkurencję Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Sekcja liczy 40 skoczków oraz 15 uczniów. Najliczniejszą jest sekcja szybowcowa, która liczy 90 pilotów. Oprócz treningu pilotów w sekcji szkoli się podstawowo 7 dziewcząt.

Radiowy Klub Młodych „Piegowaci" odwiedził lotnisko Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu. „Piegowaci" to 13-osobowy zespół młodych dziewcząt i chłopców z lubelskich szkół średnich, występujących w Lubelskiej Rozgłośni Polskiego Radia pod kierownictwem red. Krystyny Kotowicz. Młodzi, pełni zapału, znający najbardziej potrzeby swoich rówieśników, opracowując audycje starają się o przekazanie informacji z różnych środowisk młodzieżowych. Podczas pobytu na lotnisku „Piegowaci" obejrzeli sprzęt, loty na szybowcach i samolotach. Mieli również okazję sami obejrzeć ziemię z powietrza. Rozmowy z kadrą instruktorską i pilotami zapoznały ich ze szczegółami szkolenia lotniczego. Były też podstawą do opracowania audycji radiowej. Było to już drugie spotkanie w tym roku. Pierwsze odbyło się jeszcze w lutym, kiedy „Piegowaci" spotkali się z seniorami lotnictwa Bronisławem Ratajczakiem i Pawłem Zołotowem.

Czesława Gawryl

Nasi czołowi piloci szybowcowi w czasie spotkania z młodzieżą Białegostoku. Od prawej: Franciszek Kępka, Henryk Lisiecki, Adela Dankowska i Adam Witek. Pierwszy z lewej — dyrektor Technikum Mechanicznego, mjr pil. rez. Leon Kłodecki.
Foto: Zenon Kudziewicz



Przedstawiamy

ZASŁUŻONYCH DZIAŁACZY LOTNICTWA SPORTOWEGO



Jak już podawaliśmy, uchwałą Zarządu Głównego Aeroklubu PRL nadano 30 działaczom Klubu Seniorów Lotnictwa APRL odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego", których uroczyste wręczenie odbyło się na czerwcowym walnym zebraniu sprawozdawczo-wyborczym Klubu Seniorów w Dęblinie. Obecnie, począwszy od tego numeru, będziemy Czytelnikom przedstawiać kolejno odznaczonych, którym jeszcze raz — przy tej okazji — serdecznie gratulujemy!

(red.)



MEDARD KONIECZNY

Pilot od 1925 r. W okresie międzywojennym w lotnictwie wojskowym. W czasie wojny pilot bojowy 1 pułku myśliwskiego „Warszawa". Po wojnie dowódca pułku i współorganizator polskiej komunikacji lotniczej, działacz LL. Prezes Klubu Seniorów i członek władz APRL. Autor wspomnień lotniczych.



JANUSZ MEISSNER

Znakomity pisarz, dziś już klasyk literatury lotniczej. Napisał ponad 50 tomów opowiadań, nowel i powieści lotniczych. Pilot wojskowy i sportowy. Brał udział w wielu zawodach lotnictwa sportowego i pokazach lotniczych. Nadal czynny twórczo, swym piórem doskonale propaguje lotnictwo. Mieszka w Krakowie.



JAN NAGORSKI

Pilot od 1911 r. Stwierdził praktycznie możliwość osiągnięcia Bieguna Północnego na samolocie. W latach 1913—1914 odbył kilka pionierskich lotów nad Arktyką, 16.VIII. 1916 wykonał po raz pierwszy na świecie dwukrotnie pętle na łodzi latającej M-9. Napisał 2 książki. Na emeryturze. Mieszka w Warszawie.



MICHAŁ SCIPIO DEL CAMPO

Zaczął latać w 1909 r we Francji. W pionierskich latach lotnictwa uczestniczył w różnych mityngach i zawodach lotniczych. W 1910 r. wykonał na samolocie m. in. przelot z Moskwy do Petersburga. W 1911 r. kierownik szkoły pilotów warszawskiej „Awiaty". Obecnie na emeryturze. Mieszka w Katowicach.



GUSTAW SIDOROWICZ

Służbę w lotnictwie polskim rozpoczął w Dęblinie (1927). W okresie międzywojennym pilot wojskowy. Uczestnik kampanii wrześniowej 1939 r. W czasie okupacji członek lotniczego ruchu oporu (AK). Po wyzwoleniu działacz ARP i Ligi Lotniczej. Od 1956 r pilot sanitarny w zespole warszawskim. Czynny w Klubie Seniorów.



PAWEŁ ZOŁOTOW

Z lotnictwem związany od 1910 r. Dyplom pilota w 1915 r. Długoletni instruktor pilotażu. Aktywnie, aż po dzień dzisiejszy, propaguje lotnictwo w społeczeństwie. Pierwszy w Polsce posiadacz prywatnego samolotu. Zrekonstruował kilka maszyn. Lata do dziś na własnym samolocie Piper. Mieszka w Lublinie.

Korespondencje

NIEPEŁNY BILANS

Nawiązując do informacji zawartej w artykule „Z bilansu 1965", Aeroklub Łódzki podaje, że opłacalność składek członków zwyczajnych wynosi za 1965 rok — 88% (120 członków winno rocznie wpłacić 14 400 zł — wpłacono 12 600 zł). Różnica mieści się w granicach dopuszczalnych statutowo odchyłek.

Wydaje się, że analizując bilans za 1965 r nie uwzględniono takich czynników jak skreślenie nieaktywnych członków nie opłacających składek i zacieśnienie dyscypliny w tym zakresie.

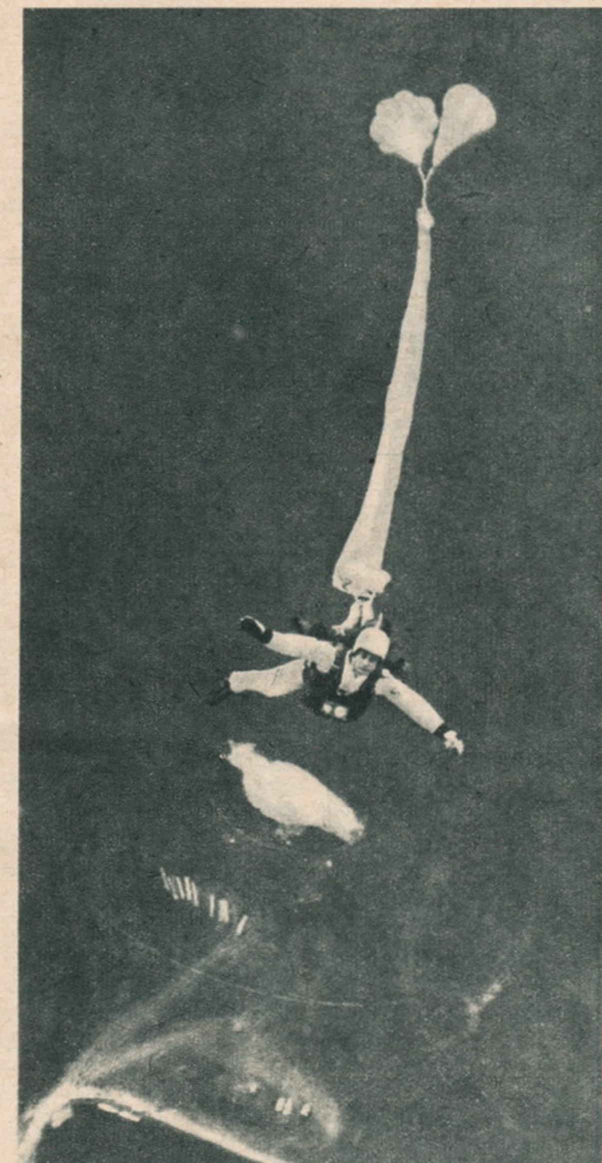
Niestety, nie tylko w tym zakresie bilans aeroklubów nie daje pełnego obrazu, o czym przedstawiciel AŁ mówił na konferencji prezesów i wiceprezesów Aeroklubów Regionalnych.

Z lotniczym pozdrowieniem
Mgr inż. Marian Wiśniewski
Kierownik Aeroklubu Łódzkiego

ZA PIĘĆ TYGODNI

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA





Skok z opóźnionym otwarciem spadochronu. Zdjęcie przedstawia efektowne ujęcie jednej z faz otwierania się czaszy spadochronu. Na ziemi widoczne dwa zakreślone koła i krzyż.

Gospodarzem tegorocznych Spadochronowych Mistrzostw Świata będzie Aeroklub NRD. Mistrzostwa te — jak już donosiliśmy — przeprowadzone zostaną w dniach od 24 lipca do 6 sierpnia na lotnisku Mockau w Lipsku.

Z nadchodzących wiadomości z Lipska wynika, że przygotowania do mistrzostw świata znajdują się na ukończeniu.

Ustalono program mistrzostw. Przedstawia się następująco:

23 lipca — przyjazd i zakwaterowanie uczestników mistrzostw; wieczorem — konferencja prasowa poświęcona otwarciu mistrzostw,

24 lipca — w godzinach przedpołudniowych zwiedzenie lotniska Mockau oraz zapoznanie się z terenem rozgrywania mistrzostw; po południu uroczyste otwarcie mistrzostw.

25 lipca — skoki treningowe uczestników mistrzostw na lotnisku,

26—28 lipca — rozgrywanie konkurencji,

29 lipca — dzień wolny przeznaczony na wycieczkę i zwiedzanie Drezna,

30—31 lipca — rozgrywanie konkurencji,

1 sierpnia — spotkanie z gospodarzami miasta Lipska oraz rozgrywanie konkurencji,

2—4 sierpnia — rozgrywanie konkurencji,

5 sierpnia — dzień wolny przeznaczony na wycieczkę po Weimarze oraz zwiedzanie hitlerowskiego obozu zagłady w Buchenwaldzie,

6 sierpnia — w godzinach przedpołudniowych: konferencja prasowa poświęcona zakończeniu mistrzostw; po południu pokazy lotnicze oraz zakończenie mistrzostw świata; wieczorem — bal uczestników mistrzostw,

7 sierpnia — wyjazd uczestników mistrzostw z Lipska.

Oczywiście jak w każdym programie gospodarze zastrzegają sobie prawo jego zmiany ze względu na warunki atmosferyczne.

Mistrzostwa świata w NRD zapowiadają się interesująco. Organizatorzy przygotowują szereg niespodzianek dla uczestników mistrzostw jak również dla turystów, którzy z okazji tej wielkiej imprezy sportowej odwiedzą Lipsk i będą chcieli obejrzeć skoki na lotnisku Mockau. Przede wszystkim ukażą się w sprzedaży różnego rodzaju upominki, przy czym każdy z nich będzie w jakiś sposób symbolicznie związany ze spadochroniarstwem i rozgrywanymi mistrzostwami świata. Poczta NRD wypuści trzy specjalne znaczki o tematyce spadochronowej. Natomiast miejscowe urzędy pocztowe zaopatrzone zostaną w specjalne stemple okolicznościowe.

Regulamin VIII z kolei Spadochronowych Mistrzostw Świata, które odbędą się w Lipsku przewiduje rozegranie trzech konkurencji.

pierwsza ● skoki grupowe z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek na celność lądowania; spośród czterech skoków liczone będą trzy najlepsze,

druga ● skoki pojedyńcze z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek na celność lądowania; spośród czterech skoków liczone będą trzy najlepsze (skoki pierwszej i drugiej konkurencji wykonane będą do koła o średnicy 50 m),

trzecia ● akrobacja spadochronowa — skoki z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 25—30 sek. i wykonaniem wiązanek akrobacji; spośród trzech skoków liczy się dwa najlepsze.

Wreszcie kilka informacji o przygotowaniach poszczególnych ekip do tegorocznych mistrzostw świata w NRD.

Drużyna gospodarzy prowadzi staranny i jednocześnie intensywny trening. Na obóz powołano najlepszych skoczków tak wśród kobiet jak i mężczyzn. Sportowcy spadochronowi NRD chcieliby na własnym terenie uzyskać jak najlepsze wyniki. W tym miejscu trzeba stwierdzić, że w ostatnich latach skoczkowie NRD uczynili ogromny krok w spadochroniarstwie i aktualnie można ich zaliczać do czołówki europejskiej. Startować będą na spadochronach typu RL-3 (ostatnia wersja).

Nie mniej starannie przygotowuje się do mistrzostw ekipa radziecka, znacznie odmłodzona, której trening z każdym rokiem jest coraz bardziej udoskonalony. Ekipa radziecka ma duże szanse zdobycia w mistrzostwach czołowych miejsc tak w klasyfikacji kobiecej, męskiej i drużynowej. Niewykluczone, iż poszczególni skoczkowie radzieccy będą startować na różnych typach spadochronów. Przeważać jednak będą spadochrony typu T 4 (jedna z ostatnich wersji).

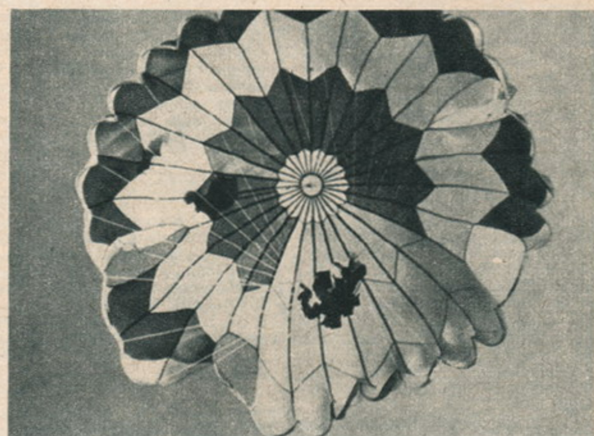
Skoczkowie czechosłowaccy znajdują się w ostatniej fazie przygotowań do mistrzostw. Startować będą na spadochronach typu PCH wzorowanych na Para-Commanderach.

Jugosłowianie już trenują na zakupionych w Związku Radzieckim spadochronach typu T-4. Do mistrzostw przygotowuje ich trener Nikole Bosnića. Trening prowadzony jest w centrum Vrsac. Na obozie znajdują się między innymi: Milan Dimić, Dragoljub Dragović, Miloš Petrović, Branko Kovaćević i Marian Marić.

Także w Bułgarii prowadzone są przygotowania do mistrzostw świata. Ponadto wydaje się być pewny udział skoczków Węgier, po raz pierwszy sportowców spadochronowych Finlandii, następnie Szwajcarii, Austrii, Belgii, Hiszpanii, Holandii i Polski.

Jak wiadomo ekipy USA i Francji nie będą brały udziału w mistrzostwach świata.

Nasi skoczkowie przebywają już na obozie przygotowawczym, otrzymali nowe spadochrony wyczynowe i już na nich trenują w Krośnie. O ich przygotowaniach napiszemy oddzielnie. (m)



Centralny stadion sportowy w Lipsku z lotu ptaka. Powyżej przy tytule: znaczek wydany przez Aeroklub NRD z okazji VII Spadochronowych Mistrzostw Świata.



RAKIETY STRATEGICZNE NA RUCHOMYCH WYRZUTNIACH

PRZEMAWIAJĄC na XXIII Zjeździe KPZR minister obrony ZSRR marszałek R. Malinowski stwierdził m. in.: „Dla radzieckich Sił Zbrojnych okres, jaki upłynął od XXII Zjazdu Partii, był okresem w którym rozwiązano szereg bardzo skomplikowanych i wyjątkowo doniosłych zadań z dziedziny uzbrojenia i techniki wojskowej... Stworzono szereg zupełnie nowych rodzajów uzbrojenia rakietowego. W ciągu krótkiego okresu wprowadzono do uzbrojenia cały kompleks różnorodnych strategicznych środków bojowych. Wojska rakietowe o przeznaczeniu strategicznym zostały wyposażone w wiele nowych — i co jest szczególnie ważne — ruchomych wyrzutni".

RAKIETY STRATEGICZNE — GŁÓWNA SIŁA ARMII

W chwili obecnej broń nuklearna — rakietowa różnych typów i różnego przeznaczenia jest podstawą potęgi bojowej Armii Radzieckiej, a rakietowe wojska strategiczne są ich główną i decydującą siłą.

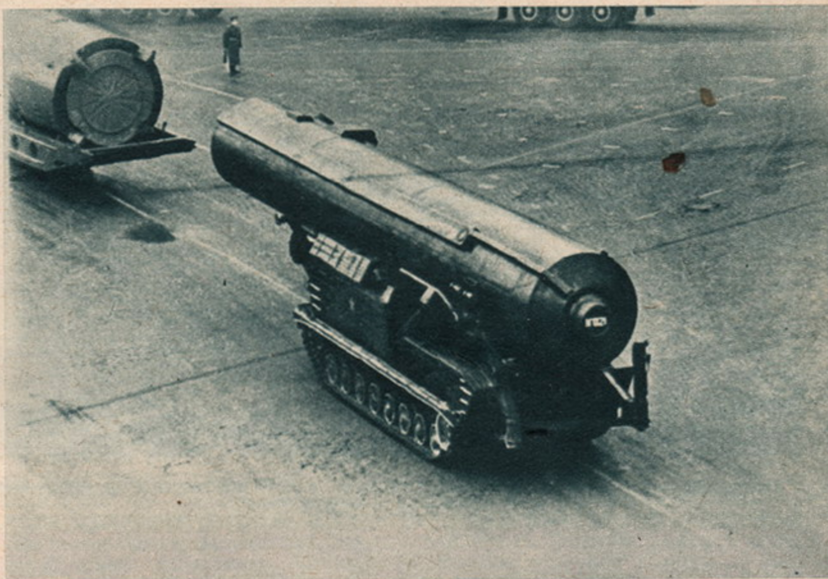
Wojska te dysponują rakietami międzykontynentalnymi o nieograniczonym zasięgu, wysokiej celności i niezwykłej precyzji działania. Jak stwierdził niedawno pierwszy zastępca dowódcy naczelnego strategicznych wojsk rakietowych gen. płk W. Tołubko: „Siła ciągu radzieckich rakiet strategicznych nie ma sobie równej. Rakiety radzieckie są dziś najlepsze w świecie. Świadczą o tym wybitnie pomyślne loty radzieckich załogowych statków kosmicznych, loty radzieckich sputników i rakiet orbitalnych, jak również pomyślne próby z rakietami balistycznymi na Pacyfiku".

Równocześnie jesteśmy świadkami stałego doskonalenia radzieckiej broni rakietowej. Wzrasta jej wartość bojowa, coraz prostsze i łatwiejsze w eksploatacji stają się konstrukcje rakiet. Wyrazem tego, jak też i uwzględniania najnowszych tendencji w rozwoju strategii wojskowej jest pojawienie się w arsenale strategicznym ZSRR nowych typów rakiet na ruchomych wyrzutniach, o których mówił na XXIII Zjeździe KPZR marszałek Malinowski. Na rakiety te zwrócili już zresztą uwagę zachodni eksperci wojskowi obserwujący ubiegłoroczną defiladę listopadową w Moskwie, zaś amerykański dziennik „New York Times" pisał, iż rakiety te „świadczą o dalszych sukcesach konstrukcyjnych, zwiększających olbrzymią potęgę, jaką już dawno wykazała radziecka technika rakietowa".

NA PALIWO STAŁE

Strategiczne rakiety radzieckie na ruchomych wyrzutniach, w odróżnieniu od większości dotychczasowych rakiet tego typu napędzanych ciekłym paliwem, są pociskami na paliwo stałe. Stanowi to istotny postęp ponieważ stałe materiały pędne pozwalają na natychmiastowe użycie rakiet strategicznych, podczas gdy przy stosowaniu paliw ciekłych trzeba było pewnego czasu dla napełnienia zbiorników rakiet bezpośrednio przed startem. Zastosowanie paliwa stałego zapewnia więc rakietom strategicznym na ruchomych wyrzutniach stałą, wysoką gotowość bojową. Stanowi to właśnie jedną z największych zalet tego typu pocisków.

Sprawa ta ma zresztą jeszcze dodatkowy aspekt. Bo oto całkiem jeszcze niedawno czołowi dowódcy wojskowi Stanów Zjednoczonych twierdzili, iż Siły Zbrojne Ameryki mają znaczną przewagę w dziedzinie broni nuklearno-rakietowej, ponieważ dysponują pociskami rakietowymi „Minuteman" na paliwo stałe. Niektórzy z ekspertów w swych ocenach zagalopowali się tak daleko, iż uznali, że w Związku Radzieckim w ogóle nie ma rakiet na paliwo stałe. Na rozwianie tych złudnych mitów nie trzeba było czekać zbyt długo. Listopadowa defilada moskiewska i oświadczenie marszałka Malinowskiego na XXIII Zjeździe KPZR położyły im kres, a cały świat wie już, że potężne Siły Zbrojne ZSRR dysponują i takim nowoczesnym uzbrojeniem jak rakiety na paliwo stałe — przy tym wyposażone w samobieżne ruchome wyrzutnie.



WYRZUTNIE „KOCZUJĄCE"

Skonstruowanie takich ruchomych wyrzutni marszałek Malinowski uznał za szczególnie ważne wydarzenie. Stało się tak dlatego, iż takie rozwiązanie konstrukcyjne pozwala poważnie zwiększyć ruchliwość pocisków rakietowych oraz zapewnić im większe bezpieczeństwo w razie użycia przez nieprzyjaciela broni jądrowej. Dotychczasowe bowiem wyrzutnie rakiet strategicznych — to zazwyczaj stałe, bardzo potężne kompleksy żelazobetonowe, instalowane pod ziemią, które dość łatwo można było rozpoznać. Natomiast wyrzutnie ruchome pocisków rakietowych, zainstalowane na samochodach lub ciągnikach gąsienicowych, działają na zasadzie „koczujących dział" z czasów drugiej wojny światowej. „Istnienie tych ruchomych „koczujących" wyrzutni — podkreślił niedawno gen. Tołubko — uniemożliwia ich wykrycie przez wywiad lotniczy i kosmiczny".

Na ten aspekt zwrócili też uwagę zachodni eksperci wojskowi. „New York Times" pisał np., że „nowe wyrzutnie rakietowe o pokaźnych rozmiarach bardzo łatwo poruszają się po ziemi, co umożliwia uniknięcie rozpoznania z obszaru powietrznego i przestrzeni kosmicznej". Opinię tę potwierdził także dziennik angielski „Dailly Mirror" stwierdzając, iż „zdaniem rzeczoznawców zachodnich spostrzeżenie takiej rakiety na ziemi jest praktycznie niemożliwe".

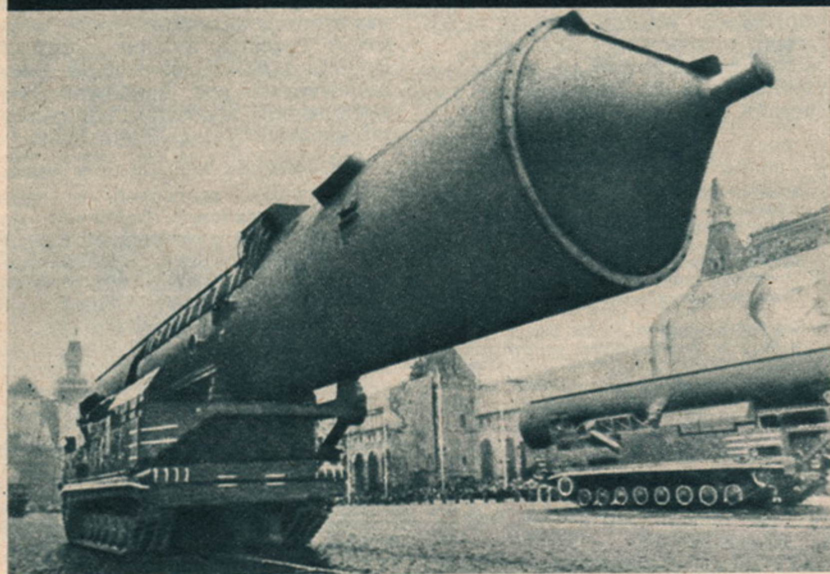
Nieuchwytność dla zwiadu lotniczo-kosmicznego jest więc powszechnie uznana za jedną z najważniejszych zalet nowych ruchomych wyrzutni pocisków rakietowych.

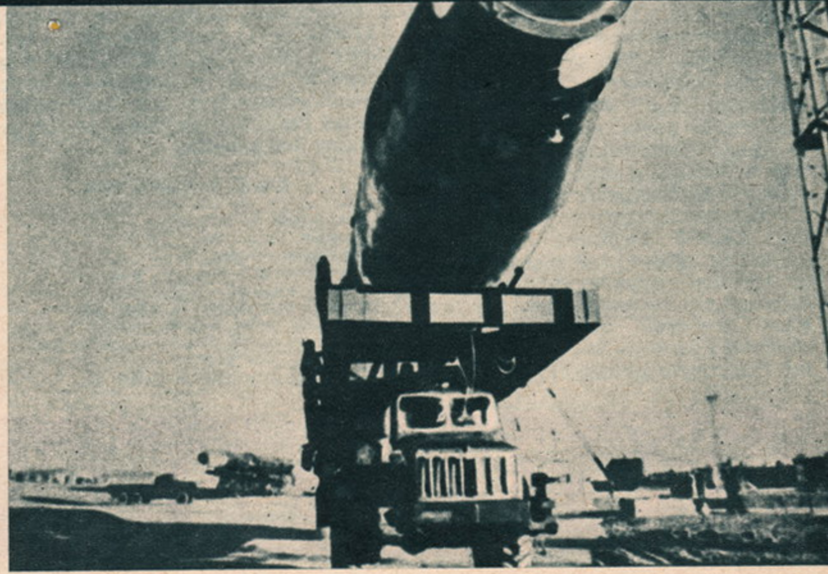
*

Nowe typy ruchomych wyrzutni „koczujących" — to jeszcze jeden dowód stałego postępu Związku Radzieckiego w rozwoju techniki rakietowej. W chwili obecnej wg zgodnej oceny wojskowych ekspertów zachodnich wyrzutniami takimi dysponują tylko Siły Zbrojne ZSRR. Pogląd ten znalazł odbicie w artykule opublikowanym niedawno przez Agencję „France Press", która pisała m. in., że „żadna inna armia świata nie posiada obecnie takiej broni".

(WBP)

Na zdjęciach: Fragmenty z defilady i ćwiczeń radzieckiej broni rakietowej.





PŁASKONOSY

Dwadzieścia pięć lat temu, rankiem 22 czerwca 1941 roku, Niemcy hitlerowskie napadły zdradziecko na Związek Radziecki. Pierwsze uderzenie zadała „Luftwaffe". Główny ciężar nierównej walki z przeważającymi siłami nowocześnie uzbrojonego przeciwnika przyjęły radzieckie samoloty myśliwskie I-15 bis, I-153 oraz I-16. O nich to i o ich walce mówi nasz artykuł.

NAPISAŁ: RAJMUND SZUBAŃSKI



Jednomiejscowy samolot myśliwski I-15 bis z podwoziem osłoniętym owiewkami oraz ulepszoną osłoną silnika.

ELEGANTKA

W PRAWDZIE dni chwały i światowego rozgłosu samolotów, o których będzie poniżej mowa, przypadają na lata działań wojennych w Hiszpanii, to jednak jeszcze w 1941 r. samoloty te stanowiły podstawowe wyposażenie radzieckiego lotnictwa myśliwskiego i pełniły służbę frontową aż do 1943 roku.

Ich konstruktorem był Mikołaj Polikarpow, twórca przeszło 70 prototypów, urodzony w 1892 r., a przedwcześnie zmarły w roku 1944. Najwybitniejszy, obok Tupolewa, radziecki konstruktor lotniczy okresu międzywojennego. Gdy jednak Tupolew doskonalił się raczej w budowie ciężkich, wielosilnikowych samolotów, Polikarpow od początku zaczął specjalizować się w konstruowaniu maszyn lekkich, przeważnie myśliwskich.

DWUPŁATOWCE

Samoloty myśliwskie I-3 z 1927 r. i I-5 z 1930 r. oraz późniejsze konstrukcje I-11 i I-13 z 1932 r., leżały u podstaw konstrukcyjnych samolotu I-15. Prace nad tym piętnastym z kolei myśliwcem lotnictwa radzieckiego („I"=istriebitiel) rozpoczął zespół inżynierów z Centralnego Biura Konstrukcyjnego samolotów w Moskwie, pracujący pod kierunkiem Polikarpowa już latem 1930 r. Dlatego też prototyp znany był jako CKB-3. Oblatano go w październiku 1933 r. Już pierwsze próby wykazały nieprzeciętne zalety tej konstrukcji: wysoką, jak na owe czasy prędkość, doskonałą zwrotność oraz prostotę budowy. Wkrótce też rozpoczęto produkcję seryjną.

I-15 był dwupłatowcem konstrukcji mieszanej. Płaty drewniane, dwudzielne, kryte płótnem. Dla polepszenia widoczności, górny płat załamany był przy kadłubie, podobnie jak w polskich myśliwcach Puławskiego. Obydwa płaty były połączone dwoma tylko zastrzałami, co znacznie zmniejszyło opór czołowy w porównaniu z innymi współczesnymi dwupłatowcami. Kadłub miał konstrukcję kratownicową. Składał się z rur stalowych z pomocniczymi wręgami i był pokryty płótnem. Usterzenie miało również konstrukcję metalową pokrytą płótnem. Ster wysokości podparty był wspornikami. Lotki znajdowały się tylko na górnym płacie. Jednogoleniowe podwozie było w niektórych maszynach zaopatrzone w owiewki. Zamocowana elastycznie płoza ogonowa amortyzowała wstrząsy. I-15 był jednym z pierwszych myśliwców na świecie, posiadających opancerzony fotel pilota.

Silnik M25 (budowany z licencji Wright „Cyclone"-9) chłodzony powietrzem, o układzie gwiazdy, 9-cylindrowy, rozwijał moc 700 KM. Śmigło drewniane, dwułopatowe.

Uzbrojenie składało się z czterech karabinów maszynowych typu SzKAS albo DA kalibru 7,62 mm, umieszczonych w kadłubie i zsynchronizowanych z obrotami śmigła. Zapas amunicji wynosił po 750 pocisków na karabin.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 9,15 m
Długość — 6,3 m
Wysokość — 2,19 m
Pow. nośna — 20,8 m kw.
Ciężar własny — 1 180 kG
Ciężar całkowity — 1 420 kG
Prędkość max. — 360 km/h
Prędkość przelotowa — 290 km/h
Zasięg — 700 km
Pułap praktyczny — 9 000 m.

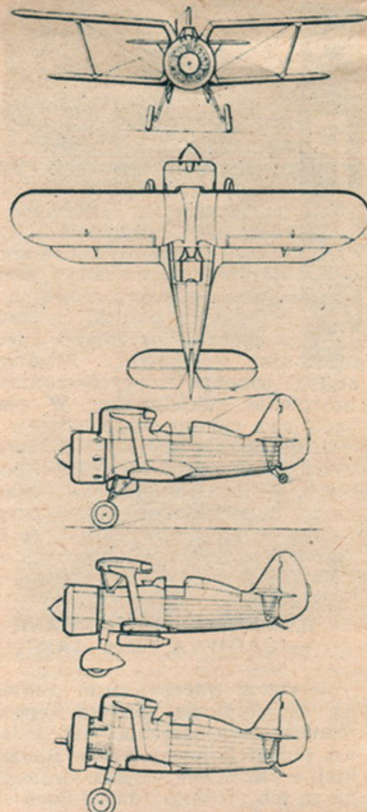
Samoloty I-15 posłużyły do szeregu interesujących doświadczeń z „latającym lotniskowcem". Już w 1932 roku inżynier W. Wachmistrow wpadł na pomysł, aby ciężki bombowiec TB-3 zaopatrzyć (na wypadek wykonywania niebezpiecznych dalekodystansowych zadań) we własną osłonę myśliwską.

Pierwsze próby — z dwoma myśliwcami podwieszonymi pod skrzydłami — wykonali piloci: Stefanowski na bombowcu oraz Czkałow i Anisimow na I-15. Doświadczenia te prowadzono dalej przy czym udało się zaopatrzyć bombowiec aż w 5 samolotów myśliwskich. Wiele lat później powrócili do tej koncepcji Amerykanie: dalekodystansowy 6-silnikowy bombowiec Convair B-36 z lat czterdziestych miał być broniony przez 3 miniaturowe myśliwce McDonnel F-85 „Goblin", umieszczone wewnątrz jego kadłuba.

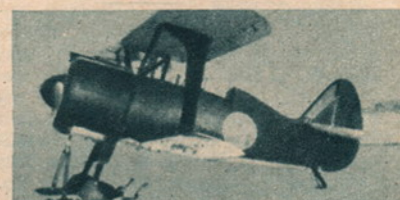
I-15 był pierwszym radzieckim myśliwcem, który otrzymał chrzest bojowy. Stało się to podczas hiszpańskiej wojny domowej, gdzie od 1937 roku maszyny te stanowiły podstawowe wyposażenie republikańskiego lotnictwa myśliwskiego. Hiszpanie nazwali je „Chato" („Płaskonosy"). Niemcy z „Legionu Condor", którzy początkowo nie znali pochodzenia tych samolotów, podejrzewając, że chodzi tu o maszyny zakupione w Stanach Zjednoczonych, określali je jako „Curtiss-Jäger", podobnie jak bombowce SB-2 nazywali mylnie „Martin-Bomber".

Radzieckie siły powietrzne używały samolotów I-15 podczas wojny fińskiej, a także (choć w znacznie mniejszym zakresie) — w początkowym okresie wojny z Niemcami.

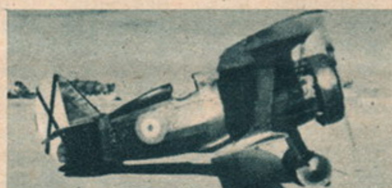
Myśliwce tego typu zapisały się chlubnie również w dziedzinie sportowej. 21 listopada 1935 r. Włodzimierz Kokkinaki ustanowił na specjalnie przystosowanym I-15 międzynarodowy rekord wysokości dla tej kategorii samolotów, wznosząc się na wysokość 14 575 m.



Rodzina myśliwców I-15. Od dołu: I-15, I-15 bis z odrzutowym silnikiem strumieniowym oraz I-153.



I-15 bis na nartach w służbie lotnictwa fińskiego.



„Chato", to myśliwiec I-15 z okresu walk w Hiszpanii.



Specjalna wersja I-15, na której pobito w 1935 r. światowy rekord wysokości.

Podobnie jak przy poprzednich konstrukcjach, inżynier Polikarpow nieustannie pracował nad udoskonaleniem swego dzieła. W 1934 r. oblatano nową wersję I-15 bis. Dla ułatwienia produkcji zastąpiono załamany płat górny — prostym i wsparto go przy kadłubie dodatkowymi zastrzałami. Za fotelem pilota umieszczono grubszą 9 mm płytę pancerną.

Zastosowano teraz silnik M-25 U o mocy 750 KM i metalowe dwułopatowe śmigło AW-1. Główny zbiornik paliwa w kadłubie mieścił 280 l. Przewidziano również możliwość zastosowania dwóch dodatkowych zbiorników pod skrzydłami, o pojemności 90 l każdy. Uzbrojenie pozostało bez zmian, natomiast I-15 bis mógł zabierać dwie bomby 50 kG albo cztery 25 kG.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 10,6 m
Długość — 6,35 m
Pow. nośna — 22,5 m kw.
Ciężar własny — 1 300 kG
Ciężar całkowity — 1 900 kG
Prędkość max. — 370 km/h
Czas wznoszenia na wys. 5 000 m — 6,5 min.,
Zasięg normalny — 450 km
Zasięg z dodatkowymi zbiornikami — 800 km
Pułap teoretyczny — 12 000 m.

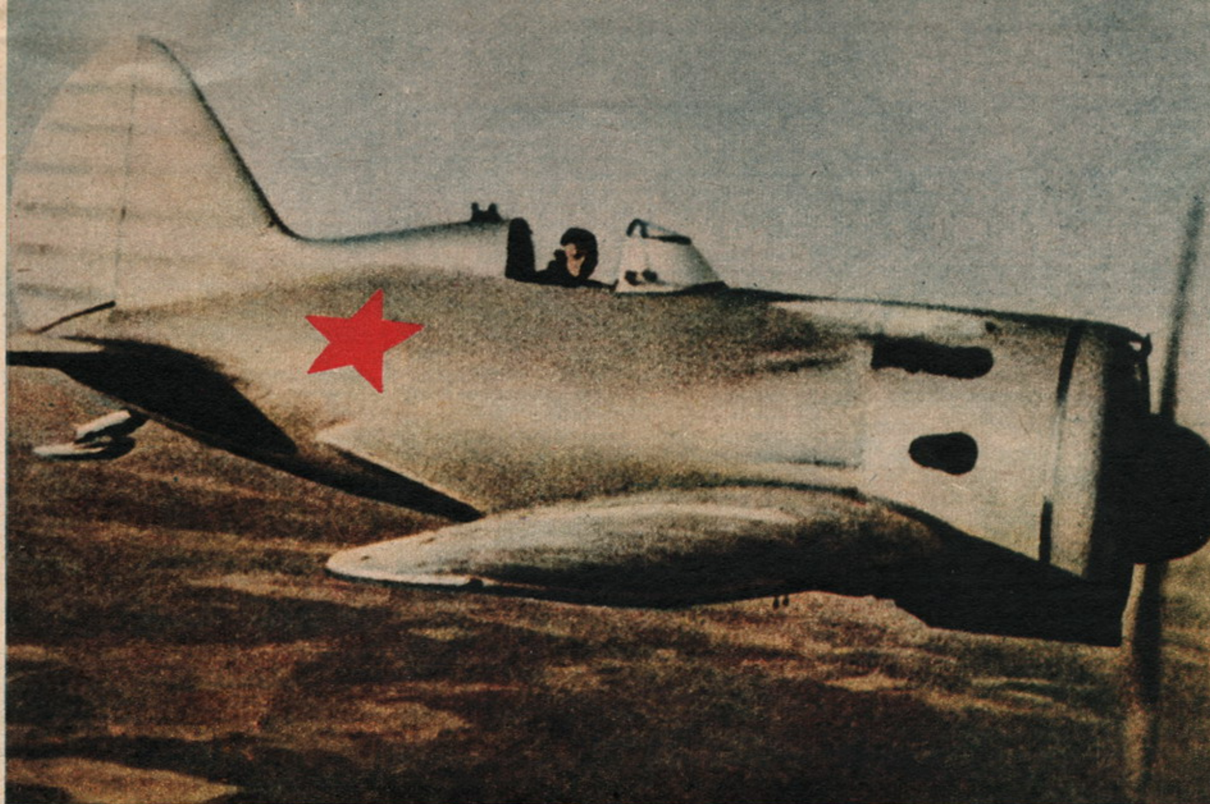
Radzieckie i mongolskie myśliwce I-15 bis chlubnie zapisały się w historii walk z japońskimi najeźdźcami w 1939 r. W momencie napaści Niemiec hitlerowskich na ZSRR samoloty te znajdowały się na wyposażeniu wielu radzieckich jednostek myśliwskich. Z pierwszej linii wycofano je pod koniec 1941 r. Znaczną liczbę I-15 bis posiadało także hiszpańskie lotnictwo republikańskie, a kilkadziesiąt maszyn sprzedano rządowi chińskiemu po wybuchu konfliktu z Japonią. W ramach prowadzonych w Związku Radzieckim doświadczeń nad możliwością poprawienia osiągów użytkowych aktualnie typów samolotów, jeden z I-15 bis odbył 25 stycznia 1940 r. pierwszy lot z zabudowanymi pod kadłubem strumieniowymi silnikami odrzutowymi konstrukcji inż. Mierkułowa.

Ale cofnijmy się nieco w czasie.

W wyniku zebranych w ogniu walki doświadczeń bojowych powstaje w 1938 r. następna, znacznie udoskonalona wersja tego samolotu, oznaczona I-153, ostatni z dwupłatowych myśliwców Polikarpowa. Jego konstrukcja niewiele różniła się od poprzedników. Ponownie zastosowano górny płat załamany przy kadłubie. Zasadnicza zmiana

UPRZYKRZONA MUCHA

Z prawej: Mikołaj Polikarpow — konstruktor samolotów I-15 i I-16. Jeden z najwybitniejszych konstruktorów lotniczych świata w okresie międzywojennym.



Ulubiony samolot Polikarpowa — myśliwiec I-16.

polegała na wprowadzeniu wciąganego podwozia, rzadkości wśród dwupłatowców. Składało się ono na zewnątrz, do skrzydeł. Zamiast płozy I-153 miał kółko ogonowe.

Wciągane podwozie wraz z mocniejszymi silnikami (M62 R o mocy 1 000 KM w pierwszej odmianie oraz M-63 konstrukcji Szwiecowa o mocy 1 100 KM w późniejszej wersji) oraz z ulepszonym śmigłem WW-2 — przyczyniły się do znacznego polepszenia osiągów samolotu. Był on ostatnim słowem techniki w dziedzinie dwupłatowców.

Wzmocnione zostało także uzbrojenie, zaliczane wówczas do najsilniejszych w świecie. Składało się ono z 3 ciężkich karabinów maszynowych konstrukcji Bierezina o kalibrze 12,7 mm i jednego karabinu maszynowego typu SzKAS zabudowanych w kadłubie. Zapas amunicji wynosił 650 pocisków na broń. I-153 zabierał 2 bomby po 75 kG albo 6 pocisków rakietowych RS-82.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 10 m
Długość — 6,2 m
Wysokość — 2,8 m
Pow. nośna — 22,1 m kw.
Ciężar własny — 1 440 kG
Ciężar całkowity — 1 800 kG
Ciężar max. — 2 010 kG
Prędkość max. na wys. 5 000 m z silnikiem M-62R — 390 km/h
Prędkość max. na wys. 5 000 m z silnikiem M-63 — 430 km/h
Pułap praktyczny — 10 700 m
Zasięg normalny — 480 km
Zasięg max. — 900 km

Na konstrukcyjnych założeniach I-153 oparty był także typ ciężkiego dwumiejscowego myśliwca DI-6. Oprócz czterech stałych karabinów maszynowych miał on jeszcze dodatkowo dwa ruchome (sprzężone) obsługiwane przez strzelca. Prędkość maksymalna wynosiła 365 km/h. Typ ten zbudowano w niewielkiej tylko liczbie egzemplarzy.

Innym interesującym eksperymentem była przeprowadzona w 1939 r. przez konstruktora W. Nikitina i W. Szewczenkę próba skojarzenia zwrotności oraz korzystnych właściwości przy starcie i lądowaniu, wykazywanych przez dwupłatowce — z wysoką prędkością jednopłatowca. W skonstruowanych przez nich prototypach IS-1 i IS-2 dolny płat można było unosić i składać podczas lotu tworząc jeden płat górny. Próby nad tymi samolotami trwały do końca 1940 r., ale mimo oryginalności pomysłu i niezłych wyników doświadczeń, dowództwo radzieckiego lotnictwa słusznie uznało, że eksploatacja tak skomplikowanej konstrukcji w warunkach polowych i bojowych będzie niesłychanie trudna i zrezygnowało z dalszych eksperymentów.



W 1942 r. jeden z wycofanych ze służby frontowej samolotów I-153 wykorzystano do innego rodzaju badań: przeprowadzono na nim próby działania w powietrzu odrzutowych silników strumieniowych konstrukcji prof. A. Lulki.

Z pojawieniem się samolotów I-153 na froncie hiszpańskim wiąże się ostatni okres sukcesów lotnictwa rządowego. „Chica" („Elegantka"), jak nazywali go hiszpańscy lotnicy, był zdecydowanie lepszy od Heinkli-51 i Fiatów CR-32.

Swe zalety mógł następnie wykazać w walkach, jakie myśliwcy radzieccy stoczyli z interwentami japońskimi w Mongolii Zewnętrznej w okresie od maja do sierpnia 1939 r. W dużych liczbach był on używany na froncie karelskim zimą 1939—1940, przy czym najczęściej stosowano wersję wyposażoną w narty.

W chwili napaści Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki, I-153 stanowił znaczną część eskadr myśliwskich. Nosił on wśród pilotów nieoficjalną nazwę „Czajka". Na te właśnie maszyny przypadają największe straty zadane podstępnym uderzeniem Luftwaffe.

Samoloty I-153 musiano wprawdzie wkrótce wycofać z eskadr myśliwskich, znalazły one za to zastosowanie w jednostkach szturmowych, aż do czasu powszechnego wprowadzenia samolotów Ił-2. Do zadań tych wyposażono je w 6 pocisków rakietowych RS-81 i RS-82. Tak uzbrojone zwalczały z powodzeniem hitlerowskie kolumny pojazdów, zgrupowania artylerii i koncentracje broni pancernej. Ich skuteczność bojowa była tak duża, że za przykładem lotnictwa radzieckiego poszła i Luftwaffe, wprowadzając ponownie do akcji wycofane poprzednio z pierwszej linii szturmowe dwupłatowce Henschel-123.

JEDNOPŁATOWCE

Konstruktorzy radzieccy wcześniej może niż inni zdali sobie sprawę, że typ dwupłatowca, nawet najbardziej udoskonalonego, nie będzie długo przydatny dla lotnictwa myśliwskiego. M. Polikarpow jest dziś w całym świecie uznawany za pioniera postępu, który jako pierwszy opracował nowoczesny samolot myśliwski: szybki dolnopłatowiec z wciąganym podwoziem.

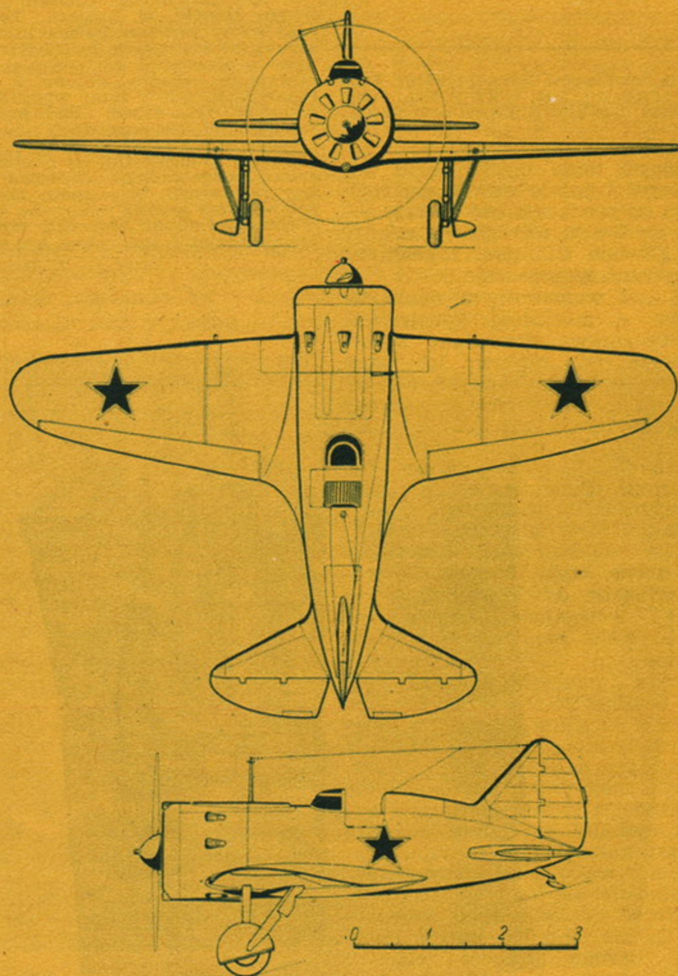
Jednopłatowcem był już pierwszy jego aparat myśliwski I-1 z 1923 r. Od tej zasady, w której słusznie upatrywał drogę do prawdziwie nowoczesnej konstrukcji, nie odstąpił nigdy. Zbudowany w 1932 roku samolot I-10 był grzbietopłatowcem, który mógł rozwijać prędkość 360 km/h. Następny jego samolot I-16 odziedziczył po swych poprzednikach krótki pękaty kadłub, zapewniający dużą zwrotność. Konstrukcja wolnonośnego dolnopłatowca, która dopiero w szereg lat później miała zdobyć sobie prawo powszechnego obywatelstwa, pozwoliła od razu na znaczne zwiększenie prędkości.

Wiele szczegółów konstrukcji było swego rodzaju rewelacją techniczną, toteż na wystawie lotniczej w Mediolanie w 1935 r. przed stoiskiem radzieckim nieustannie gromadzili się specjaliści, komentujący budowę myśliwca CKB. Stał się on też wkrótce znany na całym świecie, czy to pod hiszpańską nazwą „Musca" („Mucha"), pieszczotliwym określeniem rosyjskim „Iszaczok" („Osiołek"), „Abu" („Uprzykrzona mucha") jak nazywali go Japończycy, a także pod złośliwym określeniem „Rata" („Szczur") nadanym mu przez pilotów lotnictwa generała Franco. Później w ZSRR przyjęła się nazwa nieoficjalna „Jastrebok" („Jastrząbek").

Znaczenie I-16 dla rozwoju radzieckiego lotnictwa myśliwskiego można porównać z przełomem, jaki dokonał się z wprowadzeniem 15 lat później samolotu MiG-15. Obydwa te samoloty były w momencie rozpoczęcia produkcji seryjnej najlepszymi na świecie, niedoścignionymi w swej kategorii.

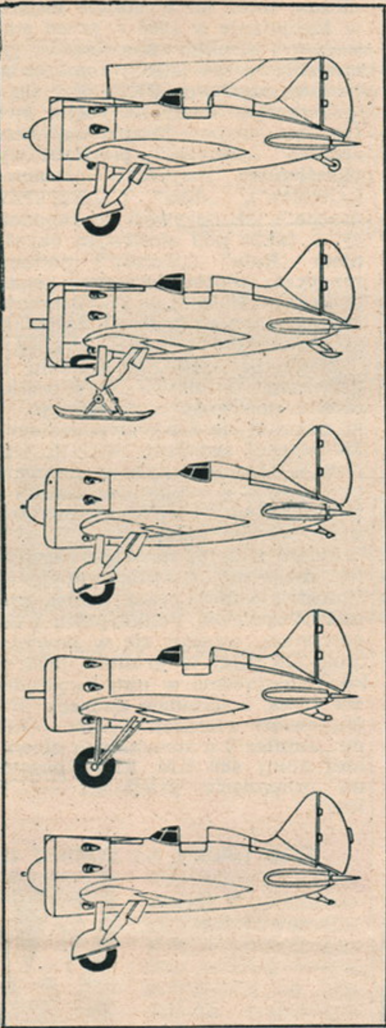
Prototyp I-16, następca doskonałej maszyny doświadczalnej I-14 skonstruowanej przez „trust mózgów":Tupolewa, Polikarpowa i Grigorowicza, wzniósł się w powietrze (jako CKB-12) w grudniu 1933 roku. Zabudowano w nim 9-cylindrowy silnik o układzie gwiazdy M-22 (budowany z licencji Gnome — Rhone „Jupiter") o stosunkowo niewielkiej mocy 480 KM, który pozwolił na osiągnięcie prędkości — 371 km/h.

CIĄG DALSZY NA STRONIE 12



Samolot myśliwski I-16

CIĄG DALSZY ZE STRONY 11



Rodzina myśliwców I-16. Od góry: Prototyp (CKB-12), I-16 (CKB-12 bis), I-16P (CKB-12P), I-16-SPB (CKB-29) oraz I-16-24.

Nastąpił teraz krótki okres doświadczeń i już w następnym roku weszły do produkcji trzy wersje nowego myśliwca, różniące się między sobą głównie silnikami i pewnymi szczegółami wyposażenia.

I-16 był wolnonośnym dolnopłatowcem o mieszanej konstrukcji. Dwudźwigarowe, drewniane skrzydła kryte były płótnem ich część przednia tworzyła dźwigar skrzynkowy. Miały one charakterystyczny obrys: zaczynały się tuż za silnikiem i sięgały mocno rozszerzoną przy kadłubie częścią niemal do statecznika poziomego. Kadłub skorupowy. Kabina pilota była odkryta, ale jej fotel miał grube 9 milimetrowe opancerzenie. Usterzenie wolnonośne, kryte płótnem. Podwozie wciągane do wewnątrz; urządzenie wciągające obsługiwano ręcznie. Koła zaopatrzone były w hamulce.

Wersja 1 miała silnik M-22, wersja 4 — silnik M-25 o mocy 700 KM, wersja 6 — silnik M-25 B o mocy 730 KM, zaś wersja 12 — M-25 N (rozwijający moc 750 KM). Nowością była nietypowa osłona silnika. Powietrze po wlocie kierowane było na cylindry specjalnie oprofilowanymi kanałami, a następnie (w dalszym ciągu „skanalizowane") wydostawało się na zewnątrz, nie powodując dodatkowych zawirowań. Osłona ta miała jeszcze jedną zaletę: dawała możność regulacji stopnia chłodzenia głowic cylindrów przez wprowadzenie nastawnych klapek u wlotów powietrza. Było to wówczas rzadkością w silnikach chłodzonych powietrzem. Osiągano dzięki temu również znaczne przedłużenie żywotności silnika.

Urządzenia takie zastosowano następnie także w samolotach I-153. Myśliwiec I-16 miał metalowe, dwułopatowe śmigło AW-1. Umieszczony w kadłubie zbiornik paliwa mieścił 255 l.

Uzbrojenie składało się z czterech karabinów maszynowych SzKAS kalibru 7,62 mm. Dwa z nich, umieszczone nad silnikiem, były synchronizowane z obrotami śmigła; pozostałe zabudowano w skrzydłach poza zasięgiem śmigła. Zapas amunicji dla każdego karabinu wynosił 900 pocisków.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 8,9 m
Długość — 6,06 m
Wysokość — 2,4 m
Pow. nośna — 14,9 m kw.
Ciężar własny — 1 265 kG
Ciężar całkowity — 1 680 kG
Prędkość max. — 455 km/h
Prędkość przelotowa — 360 km/h
Prędkość lądowania — 130 km/h
Zasięg normalny — 650 km
Zasięg max. 800 km
Pułap teoretyczny — 10 000 m
Pułap praktyczny — 9 000 m

Był to pierwszy na świecie praktycznie stosowany dolnopłatowiec myśliwski z wciąganym podwoziem. Jego prędkość była o kilkadziesiąt kilometrów na godzinę większa od współczesnych mu samolotów (Boeing P-26 rozwijał — 375 km/h, Gloster „Gauntlet" — 370 km/h). I-16 charakteryzował się ponadto doskonałą zwrotnością, a zwłaszcza niezwykle małym promieniem zakrętu. Był przy tym łatwy w obsłudze w warunkach polowych. Nic też dziwnego, że od początku cieszył się sympatią zarówno wśród pilotów, jak i mechaników.

Karierę swą rozpoczął również w Hiszpanii, gdzie 5 listopada 1937 r. użyto go po raz pierwszy na froncie. Wkrótce stał się prawdziwym postrachem faszystowskich pilotów z „Legionu Condor" i „Aviazione Legionaria". Do czasu pospiesznego wprowadzenia samolotów Messerschmitt Me-109, „Musca" niepodzielnie panował na hiszpańskim niebie.

W rok później I-16 zadebiutował na innym froncie, w Chinach. Tamtejszy rząd nabył wówczas pewną liczbę tych samolotów dla swych formacji powietrznych, a niezależnie od tego używała ich ochotnicza eskadra złożona z pilotów radzieckich. I-16 i tutaj wykazał swoją wyższość, tym razem nad japońskimi myśliwcami Mitsubishi-97.

Podczas późniejszych zmagań w rejonie rzeki Chałchin-Goł na granicy mongolsko-mandżurskiej, radzieckie lotnictwo zastosowało w sierpniu 1939 r. po raz pierwszy pociski rakietowe typu powietrze-powietrze. Dokonał tego specjalny zespół 5 samolotów I-16 pod dowództwem pilota-oblatywacza Mikołaja Żwonariewa. Maszyny te zabierały po 4 rakiety 82 mm pod każdym skrzydłem. Rakiety te zostały użyte do walki z większymi zgrupowaniami japońskich samolotów. Po raz pierwszy zastosowano je 2 sierpnia, zestrzeliwując 2 myśliwce Mitsubishi-97. Do końca miesiąca samoloty tego zespołu wykonały 85 startów, stoczyły 14 walk oraz zestrzeliły bez strat własnych 13 samolotów nieprzyjaciela.

W biurach konstrukcyjnych pracowano równolegle nad licznymi odmianami wersji podstawowej I-16. Jedną z nich był samolot dwumiejscowy UTI-16 (Uczebnotrenirowocznyj istriebitiel), znany w czasie wojny jako UT-4. W wersji tej usunięto całkowicie uzbrojenie, zaś kabinę przedłużono dla umieszczenia instruktora i ucznia.

Wersja CKB-18 przeznaczona była do zadań szturmowych i miała 6 karabinów maszynowych typu PW-1 kalibru 7,62 mm, z czego 4 w kadłubie, a 2 w skrzydłach. Zabierała ona 100 kG bomb. W toku dalszej ewolucji powstał z niej myśliwiec bombowy SPB (Skorostnoj pikirujuszczyj bombardirowszczyk), zabierający 500 kG bomb. Z tą właśnie odmianą samolotu I-16 przeprowadzono wspomniane w pierwszej części artykułu próby współpracy zespołu składającego się z bombowca i 5 podwieszanych myśliwców. CKB-29 miał podwozie wciągane hydraulicznie.

W 1938 r. produkowano wersję 17 samolotu I-16, w której zabudowano w skrzydłach zamiast karabinów maszynowych — dwa 20 mm działka konstrukcji Szpitalnego i Władimirowa. Identycznie uzbrojona była również wersja CKB-12 P („P" — puszka), z tym jednak, że działka strzelały poprzez płaszczyznę obrotów śmigła.

Ostatnia — 24 wersja produkcyjna samolotu I-16, wytwarzana w największych ilościach, miała skrzydła i kadłub kryty blachą i była wyposażona w silnik M-62 R o mocy startowej 1 000 KM, napędzający metalowe dwułopatowe śmigło AW-2. Pod skrzydłami można było zawiesić dodatkowy zbiornik, mieszczący 100 l paliwa. Już w czasie trwania wojny radziecko-niemieckiej niewielką liczbę tych samolotów wyposażono w silniki M-63 o mocy 1 100 KM.

Uzbrojenie składało się z 2 karabinów maszynowych SzKAS umieszczonych nad silnikiem z zapasem 900 pocisków każdy i dwóch działek SzWAK 20 mm z zapasem 180 pocisków na działko.

DANE TECHNICZNE

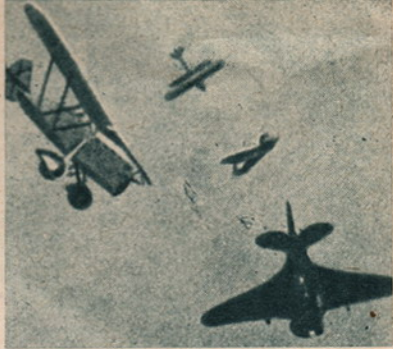
Rozpiętość — 9,2 m
Długość — 6,3 m
Wysokość — 2,55 m
Pow. nośna — 16 m kw.
Ciężar własny — 1 490 kG
Ciężar całkowity — 1 900 kG
Ciężar całkowity max. — 2 130 kG
Prędkość max. na wys. 0 m — 525 km na godzinę
Prędkość max. na wys. 4 500 m — 460 km/h
Ekonomiczna prędkość przelotowa — 300 km/h
Czas wznoszenia na wysokość 5 000 m — 6,5 min
Zasięg normalny — 420 km
Zasięg z dodatkowymi zbiornikami — 700 km
Pułap praktyczny — 9 000 m

W 1941 roku samoloty I-16 przyjęły na siebie główny ciężar zdradzieckiego uderzenia Luftwaffe. Mimo, że nie były już w tym okresie sprzętem najnowocześniejszym, osiągnęło na nich stosunkowo dużą liczbę zwycięstw powietrznych. Sporo zdobytych na lotniskach maszyn tego typu Niemcy używali do szkolenia. Również lotnictwo fińskie używało pewną liczbę I-16 w wersji polarnej, z wciąganymi nartami zamiast zwykłego podwozia.

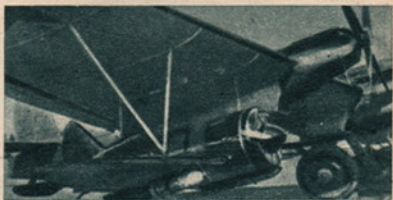
Na samolotach Polikarpowa radzieccy lotnicy toczyli ciężkie boje podczas początkowego odwrotu armii radzieckiej, do czasu pojawienia się na froncie większej ilości maszyn myśliwskich Jakowlewa, Mikojana i Ławoczkina. I-16 spotykało się w jednostkach bojowych pierwszej linii do lata 1943, ale w coraz większym stopniu używano je do zadań szturmowych, zwłaszcza po uzbrojeniu w 6 rakiet RS-82. Silnie uzbrojone i zwinne samoloty I-16 osiągnęły sporo sukcesów również w tej roli. Niemcy nazywali je nawet „Flieger im Dienst" („Dyżurnymi lotnikami") istotnie, wisiały one bez przerwy na niebie, jako nieustanna groźba dla hitlerowskich oddziałów i transportu.

Na zakończenie ciekawostka: nie ZSRR był państwem, w którym najdłużej używano myśliwców Polikarpowa, lecz... frankistowska Hiszpania. 33 samoloty I-16, znalezione na lotniskach pod koniec wojny domowej zmontowano w Xeres i w 1939 roku wcielono do lotnictwa wojskowego pod oznaczeniem C-8. Pełniły one służbę aż do 1955 roku.

RAJMUND SZUBAŃSKI



I-16 walczy w Hiszpanii z włoskim myśliwcem Fiat CR-32.



I-16-SPB z 2 bombami po 250 kG, podwieszony pod skrzydłem bombowca TB-3. Takie właśnie dwa zespoły zniszczyły w 1941 r. ważny strategicznie most Czernowodski i powróciły bez strat do bazy.





Wyżej: Bohater Związku Radzieckiego Wiktor Tałalichin, który w nocy 7 sierpnia 1941 r. broniąc Moskwy na samolocie I-16 staranował bombowiec hitlerowski. Z prawej: Zestrzelony przez I-16 hitlerowski bombowiec Ju-88 wystawiony na pokaz publiczny na placu Swierdłowa w Moskwie (koniec lata 1941 r.).

DUŻY SUKCES POLSKICH MODELARZY RAKIETOWYCH W CZECHOSŁOWACJI

W dniach 28—29 maja w miejscowości Dubnica (CSRS) odbyły się międzynarodowe zawody modeli rakiet. W zawodach uczestniczyła ekipa polskich modelarzy w składzie: Jerzy Witkowski, Henryk Meller i Juliusz Jarończyk. Szefem technicznym ekipy był Ireneusz Pudełko, a kierownikiem red. Paweł Elsztein.

Zanim szczegółowo omówimy te niezwykłe w formie i treści zawody, podajemy nasze wyniki, aby jak najszybciej zorientować czytelników w przebiegu poszczególnych konkurencji.

W kategorii modeli rakietoplanów nasza ekipa uzyskała następujące wyniki:

J. Jarończyk — 99 pkt (5 miejsce)
H. Meller — 60 pkt (27 miejsce)
J. Witkowski — 16 pkt (34 miejsce)

Zespołowo ekipa polska zdobyła w tej kategorii piąte miejsce.

W kategorii modeli startujących z regulaminowym obciążeniem użytecznym zawodnicy polscy uzyskali następujące wyniki:

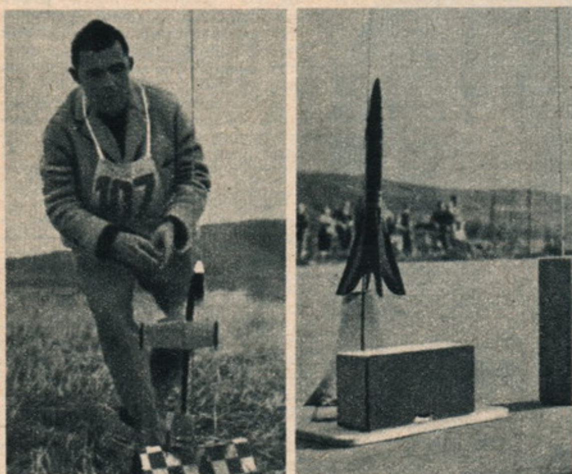
H. Meller — 209,2 pkt (8 miejsce)
J. Witkowski — 147 pkt (31 miejsce)
Wynik zespołowy — 12 miejsce.

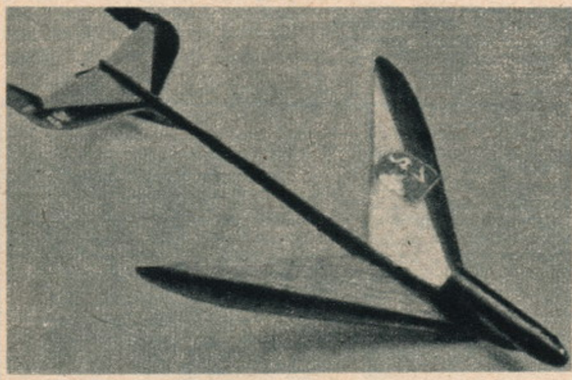
W kategorii modeli rakiet odzyskiwanych na spadochronie najlepsze czasy lotów uzyskali:

J. Witkowski — 157,6 sek (pierwsze miejsce)
J. Jarończyk — 56,5 sek (20 miejsce)
Wynik zespołowy — 3 miejsce.

Uwzględniając doborową stawkę zawodników z CSRS, Węgier, Bułgarii, NRD i USA oraz kiepskie warunki atmosferyczne uznać należy osiągnięte wyniki za duży sukces naszych zawodników. Międzynarodowe zawody w Dubnicy były nie tylko próbą sił naszej reprezentacji, ale i próbą nowych fabrycznych silników. W każdym przypadku nasi modelarze i ich modele nawiązywali równorzędną walkę niejednokrotnie z lepiej wyposażonymi ekipami (na przykład z USA). W zawodach startowało 48 zawodników w tym trzech poza konkursem (z Bułgarii).

Na zdjęciach poniżej fragmenty startów modelarzy z CSRS i ich modele.



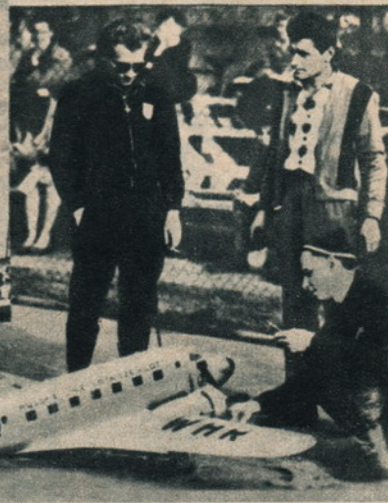






SOSNOWIECKI TYDZIEŃ MAŁEGO LOTNICTWA





W dniach 23—29 maja 1966 r. w sektorze lotniczym Parku Kultury Fizycznej w Sosnowcu odbyła się ogólnopolska impreza pn. „Sosnowiecki Tydzień Małego Lotnictwa". Zawody te obejmowały wszystkie klasy modeli na uwięzi.

W skład komitetu organizacyjnego weszli przedstawiciele miejscowych władz i instytucji z przewodniczącym MRN w Sosnowcu, tow. Skrzydło na czele. Wartościowe nagrody dla zawodników ufundowali: Prezydium MRN, Zjednoczenie Przemysłu Szklarskiego, Zjednoczenie Przemysłu Cementowego, Huty im. M. Buczka i E. Cedlera, Dąbrowskie Zjednoczenie Przemysłu Węglowego i Powszechna Spółdzielnia Spożywców.

Impreza była bardzo starannie przygotowana pod względem propagandowym: wydane zostały plakaty, programy, karty uczestnictwa, specjalne dyplomy i proporczyki dla uczestników, a teren imprezy otrzymał efektowną oprawę dekoracyjną. Niestety, fatalna pogoda, trudna do przewidzenia o tej porze roku zredukowała do minimum efekty widowiskowe zawodów i trybuny boiska świeciły pustkami. W przeciwieństwie do strony propagandowej — wyniki sportowe w niektórych klasach modeli można uznać za bardzo interesujące. Trzeba tu przede wszystkim wymienić wynik w klasie modeli szybkich zawodnika Aeroklubu Śląskiego — Andrzeja Rachwała — który osiągnął prędkość 218,18 km/h. Wynik ten jako lepszy od aktualnego rekordu Polski (204 km/h należącego również do A. Rachwała) przesłany został do APRL z wnioskiem o uznanie za nowy rekord krajowy.

Rachwał startował modelem sterowanym pojedyńczą linką, wyposażonym w silnik MVVS-RL 2,5 cm sześć. na paliwie standardowym 25 proc. rycyny i 75 proc. metanolu. Powierzchnia całkowita modelu wynosiła 5,2 cm kw., a ciężar całkowity 420 gramów.

Drugim ciekawym wynikiem było uzyskanie przez zespół: Jan Rosiński i Antoni Sulisz z Aeroklubu Warszawskiego rezultatu w klasie modeli wyścigowych: 4 min 36 sek w półfinale na 10 km i 9 min 44 sek w finale na 20 km. Są to również najlepsze uzyskane dotąd w kraju wyniki, aczkolwiek nie rejestruje się ich jako rekordy. Osiągnięcie Rosińskiego i Sulisza jest tym cenniejsze, że zespół ten wchodzi w skład ekipy mającej startować w br. na Mistrzostwach Świata w Anglii.

W klasie makiet latających jednosilnikowych nie startowały nowe i ciekawe modele i na pierwszych miejscach (z jednym wyjątkiem) uplasowały się makiety znane z lat poprzednich. Nie można było niestety rozegrać konkurencji makiet wielosilnikowych; po pierwsze z powodu fatalnych warunków atmosferycznych panujących w dniu 29 maja, po drugie z powodu zgłoszenia tylko dwóch modeli.

W sumie, mimo kaprysów aury, zawody sosnowieckie należy uznać za udane i mające duże perspektywy stania się coroczną, tradycyjną imprezą modelarstwa na uwięzi.

A. TRZCIŃSKI

MODELE SZYBKIE

1. Andrzej RACHWAŁ — Aeroklub Śląski — 218,18
2. Stanisław SKOTNICZNY — Aeroklub Śląski — 197,80
3. Jerzy ZWOLIŃSKI — Aeroklub Warszawski — 167,44
4. Norbert GOLESNY — Aeroklub Śląski — 157,89
5. Marian SOBCZYK — Aeroklub Śląski — 135,33

MODELE WYSCIGOWE

Antoni Sulisz, Jan Rosiński — Aeroklub Warszawski — 9'44"
Antoni Kozłowski, Andrzej Żmidziński — Aeroklub Śląski — 10'43"
Waldemar Salach, Jan Jóźwiak — Aeroklub Warszawski — 12'"26
Marek Bedyński, Stefan Mazurowski — Aeroklub Warszawski — 6'46"
Eligiusz Drzewiecki, Hipolit Rokicki — Aeroklub Warszawski — 6'51"
Włodzimierz Zając, Andrzej Nosek — Aeroklub Mielecki — 7'37"
Jerzy Gawęda, Ryszard Kwaśniewski — Aeroklub Warszawski — 9'30"
Waldemar Kochmański, Michał Nowak — Aeroklub Mielecki — 11'28"

MODELE AKROBACYJNE

1. Jerzy Ostrowski — Aeroklub Częstochowski — 1720 pkt.
2. Andrzej Żmidziński — Aeroklub Śląski — 1674 „
3. Marian Walaszczyk — Aeroklub Częstochowski — 1403 „
4. Artur Paciorek — Aeroklub Krakowski — 1089 „
5. Wacław Piasecki — Aeroklub Krakowski — 873 „
6. Mieczysław Gajek — Aeroklub Bydgoski — 276 „
7. Andrzej Zawodny — Aeroklub Bydgoski — 176 „
8. Tadeusz Korol — Aeroklub Jeleniogórski — 149 „
9. Marian Jaszawicz — Aeroklub Pomorski — 101 „
10. Zdzisław Żabski — Aeroklub Jeleniogórski — 97 „
11. Alfred Dudek — Aeroklub Częstochowski — 80 „
12. Ryszard Kukielak — Aeroklub Jeleniogórski — 63 „
13. Tadeusz Kolusiński — Aeroklub Jeleniogórski — 56 „
14. Marek Łuczycki — Aeroklub Jeleniogórski — 48 „
15. Mieczysław Sydor — Aeroklub Jeleniogórski — 25 „
16. Marian Kaziród — Aeroklub Częstochowski — 20 „
17. Ryszard Nowak — Aeroklub Jeleniogórski — 15 „
18. Jan Wróblicki — Aeroklub Jeleniogórski — 11 „

MAKIETY JEDNOSILNIKOWE

1. Zdzisław i Andrzej Umińscy — Aer. Łódzki — Cessna 182 — 332 pkt.
2. Janusz Kuszilek — Aer. Krakowski — PWS 26 — 317 „
3. Maciej Piątkowski — Aer. Warsz. — Fokker Triplane — 308 „
4. Jerzy Ossowski — Aer. Warszawski — Wilga — 285 „
5. Eugeniusz Korol — Aer. Jeleniogór. — RWD 5-bis — 237 „
6. Stanisław Sokół — Aer. Śląski — Zlin 226 Akr. — 231 „
7. Ryszard Kukielak — Aer. Jeleniogór. — PO-2 — 165 „
8. Leszek Gdański — Aer. Jeleniogór. — Great Lakes — 145 „
9. Zdzisław Żabski — Aer. Jeleniogór. — Avia BH 33 — 132 „

Ponadto 9 modeli nie zostało sklasyfikowanych skutkiem nieuzyskania regulaminowego minimum punktów za wykonanie lub niezaliczenie lotu.



Przed Mistrzostwami Świata w Moskwie

ZBLIŻAJĄCE się mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej (Moskwa — sierpień br.) przykuwają już dzisiaj do siebie uwagę zwolenników tego rodzaju sportu lotniczego. Wśród wielu zapadłych już postanowień na temat mistrzostw pozwolimy sobie wymienić parę.

• Międzynarodowe kolegium sędziowskie składać się będzie z przedstawicieli 7 państw: Anglii, NRD, Francji, USA, Szwajcarii, Czechosłowacji i ZSRR.

• Przewodniczącym kolegium sędziowskiego będzie mistrz sportu, zasłużony trener ZSRR, sędzia kategorii międzynarodowej W. Szumiłow.

• Przewodniczącym jury mistrzostw będzie A. Pachomow, przewodniczący międzynarodowej komisji akrobacji samolotowej FAI, zastępca przewodniczącego prezydium Federacji Sportu Lotniczego ZSRR.

• Federacja Sportu Lotniczego ZSRR rozesłała już do państw — członków FAI oficjalne zaproszenie do wzięcia udziału w mistrzostwach. Oczekuje się, że na starcie staną piloci z Anglii, Bułgarii, Węgier, NRD, Hiszpanii, Polski, Francji, NRF, Czechosłowacji, Finlandii i innych państw.

• Zwycięzca mistrzostw otrzyma tytuł mistrza świata, wielki złoty medal, dyplom FAI i przechodni puchar przewodniczącego FAI. (z)

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

• **Brytyjskie** towarzystwo komunikacji lotniczej British United Airways uruchomiło ostatnio nowy szlak powietrzny, który połączył Londyn z Gibraltarem. Na nowej trasie kursują samoloty „Viscount".

• **Wysokimi** zyskami finansowymi zakończyły miniony rok gospodarczy (trwający od kwietnia 1965 do kwietnia 1966 r) brytyjskie linie BEA. Zyski te wynoszą ponad 1,25 mln funtów. W okresie tym samoloty BEA przewiozły 6,810 mln pasażerów (o 11% więcej niż w latach 1964/65) oraz przewiozły ponad 35 mln tono/mil ładunków towarowych i blisko 6 mln tono/mil przesyłek pocztowych. BEA należą obecnie do największych towarzystw lotniczych w Europie.

• **Port** lotniczy we Frankfurcie n.M otrzyma trzeci z kolei główny pas startowy, długości 4 000 m i szerokości 45 m. Koszt inwestycji wyniesie 40 mln marek.

• **Prywatne** angielskie linie lotnicze „Cambrian Airways", mające swą główną siedzibę w Cardiff, dysponują flotą złożoną z 11 samolotów turbośmigłowych „Viscount".

• **Rozpoczynają** się próby w locie pierwszego na świecie samolotu pasażerskiego o pionowym starcie — Dornier Do-31 El, zbudowanego w NRF. Do lotu prostego służą nowemu samolotowi dwa angielskie silniki odrzutowe Bristol Siddeley „Pegasus 5-2", zaś do pionowego (wzgl. skróconego) startu osiem silników rozmieszczonych w specjalnych gondolach, umieszczonych na końcach obu skrzydeł.

• **Czechosłowackie** linie CSA zamówiły w ZSRR dwanaście odrzutowych samolotów krótkodystansowych Tu-134.

LOTNICTWO WOJSKOWE

• **W Waszyngtonie** i Tel Avivie podano oficjalnie do wiadomości, że USA sprzedadzą Izraelowi pewną ilość taktycznych samolotów wojskowych. Dostawy mają dotyczyć bombowców odrzutowych, które USA używają do bombardowania różnych obiektów w Azji płd.-wschodniej. Dotychczas lotnictwo izraelskie było zaopatrywane głównie w samoloty wojskowe produkowane we Francji. W ciągu ostatnich tygodni, jak podaje pismo kairskie „Al Ahram", Izrael otrzymał od USA m. in. 80 samolotów F-104.

• **Rebeliancki** rząd Rodezji otrzymał od popierającego go rządu Afryki Południowej prawo, zgodnie z którym samoloty rodezyjskie mogą wykorzystywać lotniska na terytorium Afryki Południowej. Z analogicznego prawa mogą również korzystać samoloty rodezyjskie na terytorium portugalskiego Mozambiku. Tak więc „Huntery" i „Canberry" Smitha już stacjonują na lotniskach Mpacha i Lorenzo-Marquez.

• **Belgia** i Holandia szukają następcy posiadanego dotychczas samolotu F-84, który jest przestarzały. Oba kraje potrzebują razem około 220 samolotów tego typu, łącznie z dwumiejscową wersją szkolno-treningową. Wybór ma być dokonany między następującymi samolotami: Douglas A-4, Northrop-Canadair CF-5 i „Mirage 5". Wybrany samolot będzie budowany licencyjnie w Belgii i Holandii przez specjalne konsorcjum, utworzone przez firmy lotnicze Fokker, Aviolanda, SABCA, Fairey i FN. Samolot A-4 ma kosztować 700 000 dolarów, CF-5 — 800 000 dolarów i „Mirage-5" — milion dolarów.

POLONICA

• **Francuskie** czasopismo lotnicze „Air et Cosmos" zamieściło obszerną wiadomość o zbudowanym w SZD nowym polskim szybowcu SZD-30 „Pirat", zawierającą ogólną charakterystykę szybowca oraz jego dane techniczne i osiągi. Zamieszczono również zdjęcie modelu „Pirata".





NOWE UMUNDUROWANIE

Greckie linie lotnicze Olimpic Airways wprowadziły w czerwcu dla swych stewardess pokładowych nowe umundurowanie, które zostało zaprojektowane przez znanego francuskiego krawca — Chanela. Jak się Wam podobają? Oceńcie sami na zdjęciach z pokazu nowych modeli na ateńskim lotnisku, które przedstawiamy obok i powyżej.

DWA RAZY DZIENNIE na trasie Warszawa — Moskwa — Warszawa

Przedstawiciel radzieckich linii lotniczych „Aerofłot" w Warszawie dyr. N. S. Czernyszew udzielił przedstawicielowi naszej redakcji informacji na temat aktualnej działalności „Aerofłotu" w tym sezonie letnim. Dowiedzieliśmy się więc, że z dniem 1 czerwca samoloty radzieckie latać będą w sezonie letnim z Moskwy do Warszawy i z powrotem codziennie, także w niedzielę. Na tej trasie samoloty „Aerofłotu" przewiozły w 1965 roku ok. 16 tys. pasażerów, ponad 240 tys. kg bagażu i ponad 500 tys. kg towarów. W tym roku w okresie czterech miesięcy, przewieziono ok. 4 200 osób. Linię łączącą Warszawę z Moskwą eksploatuje „Aerofłot" wspólnie z PLL LOT, z którymi współpraca układa się bardzo dobrze. Również samoloty LOTu będą latać na tej trasie od 1 lipca br. codziennie. Tak więc, w lecie, Warszawa będzie miała codziennie dwa połączenia lotnicze z Moskwą. W zależności też od kompletu pasażerów, linie te obsługiwać będą samoloty turbośmigłowe typu Ił-18 lub odrzutowe Tu-124, a dla przewozu towarów nawet An-12.

N. S. Czernyszew zapowiedział również, że w tym roku samoloty „Aerofłotu" przewiozą około 48 mln pasażerów, natomiast w roku 1970 — około 100 mln pasażerów. We wszystkich większych miastach Kraju Rad znajdują się placówki „Aerofłotu", zajmujące się sprzedażą biletów i rezerwacją miejsc. W mniejszych miastach pracuje ponad 500 filii tych placówek. W ponad 100 miastach bilety na samoloty można nabyć w kasach kolejowych, a 20 miastach — Moskwie, Leningradzie, Charkowie, Baku, Mińsku, Aszchabadzie i innych, bilety lotnicze są dostarczane na zamówienie do domu. Trzeba przy tym podkreślić, że transport lotniczy znajduje się w Związku Radzieckim na drugim miejscu, po transporcie kolejowym, a przed drogowym.

„Aerofłot" zajmuje się nie tylko przewozem pasażerów, poczty i towarów, ale oddaje duże usługi w służbie dla rolnictwa. Ochrona lasów przed szkodnikami w całości przypada też lotnictwu. Plan na rok 1966 zakłada zwiększenie areału uprawy przy pomocy lotnictwa do ponad 50 mln ha.

Wkrótce wejdzie do eksploatacji na liniach nowy międzykontynentalny odrzutowy gigant powietrzny, samolot typu Ił-62. Będzie on mógł zabrać na swój pokład 186 pasażerów i latać z prędkością 850—900 km/h; bez lądowania może on pokonać trasę z Moskwy do Nowego Jorku. Będzie też wersja turystyczna tej maszyny — na 220 pasażerów. Pod koniec planu pięcioletniego, tj. do 1970 r. ma wejść do eksploatacji nowy typ pasażerskiego samolotu odrzutowego, naddźwiękowy Tu-144, mogący zabrać 121 pasażerów. Poza tym latać będą m. in. dalej, przebudowane na więcej miejsc, dotychczasowe typy maszyn: Tu-134 (72 miejsca), Ił-18 (110 miejsc) i An-24 (50 miejsc) oraz śmigłowce pasażerskie, m. in. W-8 (28 miejsc).

(jrk)

EUROPA-1

Pierwszy eksperyment z zachodnioeuropejską rakietą „Europa 1" przeprowadzony w maju na australijskim poligonie Woomera, zakończył się w zasadzie sukcesem, chociaż błędne wskazania radaru zmyliły kierowników próby.

Rakieta wystartowała normalnie, jednakże stacja radarowa śledząca bieg „Europy 1" doniosła, iż pocisk zboczył z przewidzianego toru. Na wiadomość o tym oficer na poligonie wyłączył silniki rakiety (drogą radiową) w 6 i pół sek. przed planowanym czasem. „Europa-1" spadła 240 km przed celem — i dopiero wtedy okazało się że leciała po dobrym torze.

„Europa-1", największa rakieta, jaką zbudowano dotychczas poza ZSRR i USA, ważyła na starcie 104 tony. Pierwszy jej stopień stanowiła cywilna wersja brytyjskiego pojazdu „Blue Streak". Umieszczono na niej kolejno makiety drugiego członu (przygotowywanego przez Francję), trzeciego członu (przygotowywanego przez NRF) i stożka ochronnego (nad którym pracują specjaliści włoscy).

„Europa-1" jest wspólnym przedsięwzięciem sześciu krajów zachodnioeuropejskich: W. Brytanii, Francji, NRF, Włoch, Holandii i Belgii, oraz Australii. Rakieta ma posłużyć do umieszczenia na orbicie wokółziemskiej — za 3—4 lata — zachodnioeuropejskiego satelity telekomunikacyjnego.



ZDJĘCIA OD JANA FALKOWSKIEGO

Jan Falkowski, jeden z asów polskiego lotnictwa na Zachodzie w czasie II wojny światowej, zamieszkały w Kanadzie, był — jak już o tym pisaliśmy — w zeszłym roku z wizytą w Polsce. Odwiedził wówczas również naszą redakcję. Niedawno otrzymaliśmy od niego, w ramach przyjacielskiej korespondencji — miły list oraz parę zdjęć, z których dwa prezentujemy naszym Czytelnikom.



Powyżej: Jan Falkowski, jako dowódca skrzydła myśliwskiego, w czasie pamiętnej bitwy o Wielką Brytanię, podczas II wojny światowej. A niżej — Falkowski prowadzi jedyną w Kanadzie szkołę akrobacji lotniczej. Na zdjęciu: Przed lotami — krótki, poglądowy wykład na temat przerabianych figur akrobacji.

BEA

BRYTYJSKIE Europejskie Linie Lotnicze (British European Airways) istnieją od 1 sierpnia 1946 roku, jako przedsiębiorstwo państwowe. Obecnie samoloty BEA docierają do większości głównych miast europejskich, a m. in. również do Moskwy, Warszawy, Pragi, Leningradu (w sezonie letnim do Dubrownika w Jugosławii). Towarzystwo ma również własne połączenia ze Środkowym Wschodem i północną Afryką. Sieć wewnątrz Anglii obejmuje 8 miast. BEA dysponuje także własną komunikacją śmigłowcową, od roku 1964 (BEA Helicopters Ltd). Linie BEA łączą Londyn z 13 miastami Europy zachodniej, Nikozją na Cyprze oraz Manchester z Amsterdamem i Paryżem.

Pod względem nasilenia ruchu pasażerskiego linie BEA znajdują się w Europie na drugim miejscu za radzieckim „Aerofłotem". Wyróżniają się one ponadto bardzo nowoczesną flotą samolotów.

W roku 1964 przewieziono na liniach BEA 5 949 398 pasażerów. Ilość przelecianych pasażero-kilometrów (w tysiącach) — 3 420 857. Długość sieci — 58 000 km.

Park maszyn: 13 — „Comet 4B", 21 — „Trident", 39 — „Viscount", 20 — „Vanguard", 3 — Argosy", 3 — „Herald", 2 — „Heron", 1 — DC-3.

MARESJEW UKOŃCZYŁ 50 LAT

W dniu 20 maja br. w Moskwie odbył się uroczysty wieczór, poświęcony uczczeniu 50-lecia urodzin sławnego radzieckiego lotnika, Bohatera Związku Radzieckiego — Aleksieja Maresjewa.

Maresjew, wychowanek aeroklubu w Komsomolsku nad Amurem, okrył się wielką sławą w czasie ostatniej wojny: ciężko ranny, w czasie lądowania na terytorium zajętym przez wroga, przez 18 dni czołgał się do swoich wojsk. Po amputacji obu nóg — nauczył się chodzić na protezach, a potem znów zasiadł za sterami samolotu myśliwskiego, stając do walki z hitlerowcami. Po wojnie Maresjew ukończył Wyższą Szkołę Partyjną przy KC KPZR i otrzymał tytuł kandydata nauk historycznych. Rozwijając ożywioną działalność w dziele popularyzowania tradycji radzieckiego lotnictwa, pełni m. in. funkcję sekretarza Radzieckiego Komitetu Weteranów Wojny.

Podczas uroczystego wieczoru odczytana została uchwała Prezydium Rady Najwyższej ZSRR o nadaniu Aleksiejowi Maresjewowi orderu Czerwonego Sztandaru Pracy, w uznaniu jego zasług dla lotnictwa ZSRR. (z)

Mołnia-1 pracuje

Prasa moskiewska opublikowała 1 czerwca br. nowe obrazy Ziemi odebrane z satelity telekomunikacyjnego „Mołnia-1". Mikroksiężyc przekazał te obrazy 30 maja po południu, gdy przelatywał nad półkulą północną. Wykonano obrazy tarczy planety i jej fragmentów z wysokości od 40 000 do 20 000 km.

Szkoła pilotów Lufthansy

Wyższa szkoła komunikacji lotniczej w mieście portowym Bremie obchodziła niedawno 10-letni jubileusz. Ta instytucja niemieckiej Lufthansy wykształciła dotychczas prawie 700 pilotów. Poza tym ukończyło ją w tym samym czasie 60 nawigatorów, 49 doradców służby oraz 31 radiotelegrafistów. Obecnie uczęszcza do szkoły pilotów komunikacyjnych w Bremie 150 młodych ludzi, którzy zdobywają zawód pilota. Czas nauki wynosi dwa i pół roku. Ostatnio Lufthansa otworzyła w Augsburgu, na południu Niemiec, filię szkoły pilotów komunikacyjnych. W obu tych szkołach Lufthansy, począwszy od 1969 roku, kończyć swe studia będzie rocznie od 120 do 130 młodych pilotów komunikacyjnych. Flota maszyn szkolnych składa się obecnie z 20 samolotów. Z okazji jubileuszu zakupionych zostało dalszych 16 samolotów typu Beechcraft C33 „Debonair". Poza tym przewidziane jest nabycie czterech szkolnych odrzutowców. Lufthansa chce tym samym dotrzymać kroku ogólnej tendencji przechodzenia w komunikacji lotniczej na samoloty odrzutowe.

Travelair

Zachodnioniemiecka firma „Travelair GmbH" w Bremie w ciągu 10 lat swego istnienia jest największą firmą handlu samolotami na terenie Europy. Dysponując jedynie 130 pracownikami Travelair sprzedała w ostatnim roku 75 maszyn i osiągnęła obroty 32 milionów marek. Łącznie Travelair sprzedała dotąd 200. samolotów o wartości około 100 mln marek. W pierwszej linii są to maszyny podróżne i handlowe w klasach od 75 000 do 4,5 mln marek. Szczególne sukcesy osiągnęła Travelair jako przedstawicielka amerykańskiej „Beech Aircraft Corporation, Wichita (Kansas)". Tylko w 1965 roku niemiecka firma sprzedała pięć procent całej produkcji firmy Beech, stając się największym na świecie sprzedawcą maszyn tej firmy.

Surveyor na Księżycu

SURveyor na Księżycu

Amerykańska sonda księżycowa Surveyor, którą wyrzucono dnia 30 maja br., po 63 godzinach lotu osiągnęła powierzchnię Srebrnego Globu (dnia 2 czerwca). Natychmiast po lądowaniu aparatura sondy rozpoczęła przekazywanie obrazów z Księżyca na Ziemię. Wg opinii uczonych aparatura telewizyjna ma działać około dwóch tygodni.

POZDROWIENIA ZNAD BIEGUNA

Janusz Wolniewicz (publicysta morski) nadesłał nam poniższą kartkę z pokładu samolotu SAS-DC-8, którym przeleciał w maju br. nad Biegunem Północnym udając się z Europy na Alaskę. Lot odbywał się na wysokości 10 tys. m z prędkością około 959 km/h.





Dwukrotny bohater Związku Radzieckiego Dymitr Glinka urodził się w miejscowości Aleksandrow-Dar w pobliżu Krzywego Rogu (Ukraińska SRR). Życie dwunastoosobowej rodziny Glinków (w tym dziesięcioro dzieci) nie było łatwe. Na całą rodzinę pracował tylko ojciec Glinki, który był górnikiem. Z biegiem czasu w ślady ojca poszedł do pracy w górnictwie starszy brat Glinki — Borys. W roku 1933 uczynił to również i Dymitr, który został elektrykiem.



Dymitr Glinka

Brat Dymitra — Borys jako pierwszy trafił do miejscowego aeroklubu. W niedługim czasie dwaj bracia coraz częściej przebywali na lotnisku. Zaczęli od czyszczenia samolotów.

Dymitr Glinka pierwszy samodzielny lot wykonał na samolocie U-2. Po ukończeniu podstawowego kursu pilotażu skierowany został do Kaczińskiej Szkoły Lotniczej, którą ukończył z wyróżnieniem. W tym czasie latał już na samolocie myśliwskim I-16.

Swój szlak bojowy Dymitr Glinka rozpoczął na Krymie w 1942 roku w jednostce myśliwskiej, którą dowodził Dzusow. Wiosną 1943 roku wraz ze swoim pułkiem walczył nad Kubaniem. Właśnie za obronę Kubania otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Kiedy jednak przekroczył liczbę 30 zestrzelonych samolotów otrzymał po raz drugi tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Pewnego dnia sam został zestrzelony. Wyskoczywszy ze spadochronem lądował w pobliżu górskiego osiedla. Nieprzytomnego Dymitra znaleźli okoliczni mieszkańcy i ułożywszy na czaszy spadochronu zanieśli do najbliższej jednostki wojskowej. Dymitr był uratowany.

Brat Glinki — Borys został przeniesiony do pułku, w którym walczył Dymitr. Borys Glinka otrzymał również tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Kiedy wojna przeniosła się na zachód na tereny niemieckie w rejon Drezna Dymitr Glinka miał na swoim koncie 50 zestrzelonych samolotów hitlerowskich. Po zakończeniu wojny Dymitr Glinka przez wiele lat służył w wojskach lotniczych Związku Radzieckiego, ukończył Akademię Lotniczą i następnie przeniósł się do Aerofłotu, w którym pracuje do dnia dzisiejszego. (m)



JAK uciekłem z niewoli

JANUSZ KĘDZIERSKI

KONTAKT! Silnik prychnął bladoniebieskimi spalinami, śmigło nerwowo kiwnęło się do przodu i tyłu. Za moment zaczęło równiutko pracowicie mleć powietrze. Krótko grzałem — dzień był prawie gorący, zaczynała się cudna polska jesień. Ruchem ręki nakazałem zabrać podstawki spod kół.

Dwóch żołnierzy natychmiast odciągnęło sznurami klocki i mój wierny „Farman XXII" był gotów do podróży w nieznane. Nie było to zupełnie „nieznane" — ściślej bowiem mówiąc miałem nakazane rozpoznanie zajętego niedawno przez oddziały austriackie rejonu Włodawy. Właśnie takie zadanie otrzymała na początku września 1915 roku eskadra, w której od dwóch miesięcy służyłem jako pilot. Urzędowy i pełny jej tytuł brzmiał: „24 Korpusnyj Awiacionnyj Otriad".

Kolejnym porządkiem rzeczy do lotu wyznaczona została załoga: pilot Antoni Mroczkowski i obserwator... Tu muszą pozostać kropeczki, gdyż nazwiska mego towarzysza lotu nie pamiętam. Nie odegrał on właściwie poważniejszej roli w tym pamiętnym dla mnie dniu. Dniu, który zapisał się tak dobitnie w mej pamięci, że wspominam go wciąż jakby to wszystko wydarzyło się dopiero wczoraj czy przedwczoraj.

Startujemy z ogromnej łąki, których tu wokół pełno. Zajęliśmy to prowizoryczne ale świetne lotnisko zaledwie przed kilku dniami i już z góry wiemy, że zabawimy tu długo. Armia rosyjska wciąż jeszcze prowadzi — po wielkim odwrocie spod Krakowa i Warszawy — działania opóźniające. Dochodzą do nas niezbyt jasne wiadomości, że przygotowane są solidne pozycje dopiero wśród bagien wschodniego Polesia i Wołynia. Tam dopiero ma się zakończyć ten wielki manewr odwrotny, podczas którego codzienne komunikaty z całą powagą głosiły: „Armia nasza we wzorowym porządku wycofała się na z góry zaplanowane pozycje. Skrajnie wyczerpane oddziały austro-niemieckie, które poniosły w pościgu wielkie straty, starają się nas atakować. Wszystkie natarcia zdziesiątkowanego przeciwnika zostały jednak z łatwością odparte przez nasze oddziały. Bitwa toczy się dalej, duch wśród naszych zuchów — tak na lądzie, morzu jak i w powietrzu — znakomity".

Wiadomości z drugiej strony frontu podkreślały w tymże okresie niezmiennie: „Nasze oddziały w zwycięskim pochodzie doszczętnie rozbiły silne umocnienia przeciwnika. Największą trudność stanowi obliczanie wielkiej ilości jeńców i wszelkiego rodzaju sprzętu wojskowego. Bitwa toczy się dalej, duch wśród naszych zuchów — tak na lądzie, morzu jak i w powietrzu — znakomity".

Ciekawy byłem ogromnie jak tam jest naprawdę. Toczy się ta wojna i toczy, a ja znalazłem się w tej uprzywilejowanej pozycji, że będę to toczenie oglądać z góry. A można będzie zapewne dostrzec wiele: pułap naszego powietrznego wehikułu nie przekraczał przecież w praktyce 500—600 metrów. Lecąc pod dość silny wiatr — a właśnie wiał on z zachodu — prędkość nasza w stosunku do ziemi nie będzie większa niż 40—50 km/h. W takich warunkach można nie tylko dokładnie rozpoznać przeciwnika. Jest poza tym wielka szansa otrzymania kulki wystrzelonej przez byle patałacha, nie mówiąc już o wyborowym strzelcu. Byłem jednak niepoprawnym optymistą i ani mi przez myśl nie przeszło, że dzisiejsza zabawa może się smutnie skończyć. Miałem zresztą w zapasie sposoby zasłyszane od kolegów: obserwować wojska tylko z boku, wykorzystywać kompleksy leśne, nurkować na strzelających — co jeszcze wówczas robiło pewne wrażenie — no i inne tym podobne sztuczki, stosowane przez pilotów tych powolnych i o niskim pułapie samolotów.

Horyzont jest wciąż leciutko zamglony. Dzień zapowiada się jednak słonecznie, a nawet upalnie. Już po kilku minutach lotu po kursie 270° zaczynamy dostrzegać liczne białe plamy i wąziutką wstążkę rzeki. To stawy i jeziora w pobliżu Bugu. Co do sytuacji naziemnej to wiemy tylko, że front zatrzymał się kilka kilometrów na wschód od Włodawy. Nie ma jednak obawy abyśmy go przelecieli niepostrzeżenie — austriackie wojska dokładnie oznaczą teren gdzie się zaczyna ich polowanie. Oznaczą w sposób mało przyjemny — strzałami do nas.

Obserwator z ożywieniem pokazuje palcem w dół. Widzę jak na dłoni pojedynczych piechurów, którzy celują w naszym kierunku. Po chwili słyszę przytłumiony terkot. Ten odgłos do złudzenia przymomina mi miły moment w niedzielne południe, kiedy to moja babcia mełła w blaszanym młynku kawę na uroczysty obiad. Tym razem to karabin maszynowy. A więc zaczyna się prawdziwa wojna. Odchodzę w prawo z zamiarem przelecenia trochę na północ od Włodawy. Chcę tak wycelować aby nie dochodził mnie ogień z miasteczka, a jednocześnie pragnę umożliwić jak najlepszą boczną obserwację mojemu szturmanowi.

Zerkam na Włodawę. Uliczki zapchane wojskiem, na podmiejskich błoniach konie, wozy, namioty. Zapewne tyły jakiejś większej jednostki frontowej. Taboryci nie kwapią się do strzelania, więc najspokojniej przelatuję nad mocno wyschniętym Bugiem. Dalej kieruję się już ściśle według wskazań obserwatora. Ten każe mi się trzymać szosy na Lublin. Taki ma widocznie rozkaz ze sztabu.

Lecę teraz w odległości może pół kilometra od traktu Włodawa-Lublin. Na front ciągną baterie artylerii, tabory, czasami przemknie oddział kawalerii. W odwrotnym kierunku małe, podkarpackie koniki wloką chłopskie wozy oznaczone czerwonymi krzyżami. To ranni.

Znowu zaczynają do nas strzelać. To zapewne włóczące się po polnych drogach małe patrole, może nawet pojedyńczy piechurzy. Nie jest to jednak żaden ogień skoordynowany, więc lekceważymy go najzupełniej. Dotychczas przecież nasz poczciwy Farman nie ma w płatach ani jednej przestrzeliny. Jeszcze więc 10—15 minut i będziemy wracać. Z wiatrem, a więc szybko. Mój obserwator przywiezie chyba cenne wiadomości. Już sobie w myśli układałem plan podejścia do lądowania na naszej łączce. Już widziałem oczyma wyobraźni obiad na stole babuleńki, u której stałem na kwaterze. Te moje marzenia przerwała mi cisza, idealna cisza. Przedziwna dla ucha przyzwyczajonego do miarowego gangu silnika, który pracował dotąd bez zarzutu. Stało się coś, czego nigdy nie zaznałem w swej długiej karierze lotniczej.

Znieruchomiona w pionowym położeniu decha śmigła stanęła nagle i nawet nie drgnęła. Stało się to bez zwykłych ksztuszeń, przerywań podejrzanych stuków i tym podobnych „zapowiedzi" defektu silnika.

Zrobiłem to, co uczyniłby z całą pewnością każdy na świecie pilot w moim położeniu. Oddałem od siebie drążek sterowy i zacząłem rozglądać się za odpowiednim terenem do lądowania. Bynajmniej nie chodziło mi o równy kawałek ścierniska czy łąki. Te okolice Polski to właściwie jedno wielkie lądowisko — szczególnie dla mojej powolnej maszyny. Gorączkowo poszukiwałem w terenie zupełnie czegoś innego. Lasu, zagajnika, w najgorszym razie szuwarów. Plan mój był nieskomplikowany: wylądować na skraju gęstwiny podpalić grata i dać nura między zbawcze drzewa. Przez myśl — niby błyskawica — przebiegły mi dalsze etapy ucieczki: przepłynięcie Bugu, przedarcie się przez front i znowu latanie.

Jestem za nisko aby marzyć o dociągnięciu do dużego kompleksu lasu czerniejącego w dali. Ląduję więc przy jakichś mizernych zaroślach. Jeszcze Farman nie wytracił w zupełności biegu, a już za burtą znalazł się obserwator. Więcej go nie widziałem i do dziś nie wiem co się z nim dalej stało.

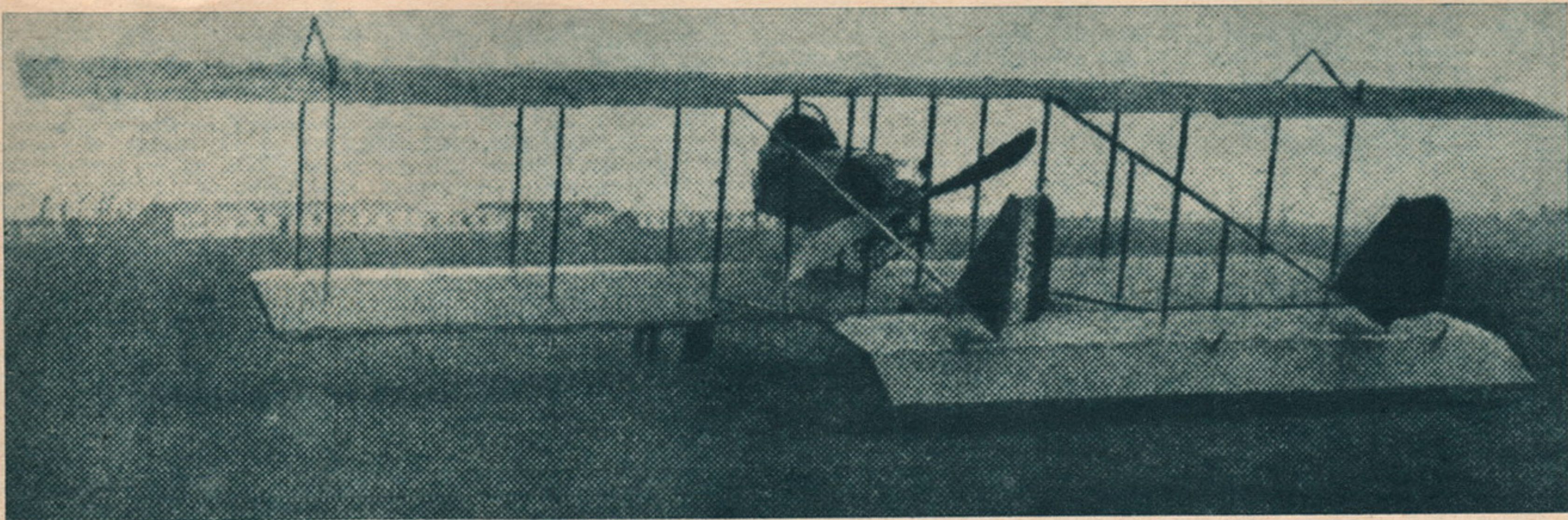
Trzeba teraz jak najszybciej wiać, ale przed tym muszę chociaż rzucić okiem na silnik. Co się tam mogło zepsuć? Nie trzeba było długo szukać: oto wystrzelona przez jakiegoś pojedyńczego strzelca kulka nie mogła trafić gdzie indziej jak tylko w sam rozdzielacz iskrownika. Odkręcam na gwałt kran zbiornika z benzyną, rzucam płonącą zapałkę i lecę w kierunku zbawczych drzewek. Niedługo jednak biegłem. Na przeciwko mnie wyrosła tyraliera piechurów austriackich...

Za chwilę znalazł się dowódca oddziału. Nie taił zadowolenia z faktu, że tak małym wysiłkiem wziął do niewoli lotnika. Wokół mnie szybko rósł tłumek żołnierzy i w licznej eskorcie pomaszerowałem w kierunku szosy, którą tak niedawno jeszcze wygodnie obserwowałem z góry. Usiedliśmy w przydrożnym rowie. Mój troskliwy opiekun zatrzymał jeden z ciągnących na front wozów taborowych. Zasiadłem w nim obok porucznika. Jako eskorta pojechało z nami ponadto dwóch piechurów z groźnie błyszczącymi „widelcami" na karabinach. Ruszyliśmy truchcikiem w stronę Włodawy. Poprawiło to znacznie moje samopoczucie. Bliżej frontu łatwiej będzie chyba uciec — kombinowałem. Nie dopuszczałem bowiem ani na chwilę myśli, że resztę wojny spędzę spokojnie za drutami. To byłoby straszne. Przez miesiące, może lata, żyć z dala od tej jedynej na świecie atmosfery lotnisk operacyjnych, nie słyszeć tak miłego mruczenia silnika, gdy na małym gazie samolot schodzi na odpoczynek po męczącym locie bojowym.

Furka monotonnie turkotała na kamieniach, a w mojej głowie zaczęły się formować najprzeróżniejsze sposoby zwiania od — zresztą całkiem sympatycznych — Austriaków. Najbardziej fantastyczne fortele — jakby to określił imć pan Onufry Zagłoba herbu Wczele. Gdyby była noc, albo nawet gęsty las rozciągał się obok drogi, bez pożegnania z moimi opiekunami wyskoczyłbym z obrzydliwego wozu, wiozącego oprócz nas prozaiczne beczki z marmoladą. Było jednak widno i ani drzewka przy drodze. W tych warunkach ucieczka to istne szaleństwo, bez żadnych prawie szans na sukces. Trzeba więc było cierpliwie czekać na jakąś lepszą okazję.

Upał i zmęczenie w końcu zmogły mnie. Wsparty na ramieniu porucznika — niby niewinne dziecię na łonie matki — zasnąłem. Tę miłą drzemkę przerwał brutalnie turkot naszego wehikułu po kocich łbach uliczek Włodawy. Byliśmy u celu podróży.

Z zachowania się moich zacnych opiekunów łatwo było wywnioskować, że zamierzają sprezentować swą bezcenną zdobycz, tj. mnie, w jakimś dowództwie. Wreszcie wózek zatrzymał się przed drewnianym mieszczańskim dworkiem z maleńkim ganeczkiem od ulicy. Stał tam, wsparty groźnie na manlicherze, marsowy dziadzio z Landwehry. Przez otwarte okna widać staranie wygolone i znakomicie odżywione twarze panów oficerów i podoficerów cesarsko-królewskiej armii. Dżentelmeni ci bez przerwy powtarzali „halo, nic nie słyszę" i następnie nerwowo dmuchali do słuchawek telefonicznych. Z wyjątkiem odmiennego umundurowania oglądałem niemal codziennie podobne kubek w kubek obrazki po drugiej stronie frontu. Dodawszy do



tego nacechowane ważnością spełnionej misji — a jednocześnie wielce zadowolone miny telefonujących, nie miałem najmniejszych wątpliwości, że znajduję się przed siedzibą jakiejś większej jednostki.

Nie upłynęło wiele czasu, a już stałem — a ściślej mówiąc siedziałem — przed dostojnym obliczem samego dowódcy dywizji. Pan pułkownik kazał mi bowiem z miejsca siadać i dobrotliwie poczęstował papierosem. Wiedziałem już, że jest to Polak, oberst von Strzelecki.

Nie zdradzałem swej narodowości. Cóż mógł mi pomóc rodak w mundurze zawodowego oficera austriackiego? Najwyżej ofiarowałby mi pewnie trochę lepszą kwaterę, obfitszą kolację. Ale na pewno nie ośmieliłby się otworzyć drzwi aresztu i szepnąć: „wiej, bracie".

Rozmowa nasza nie należała bynajmniej do miłych. Strzelecki chciał się najwidoczniej popisać przed swymi przełożonymi zdobytymi papierami czy mapami lotnika, robił usiłowania abym wyjawił dyslokację wojsk rosyjskich. Ja ze swej strony w niezbyt uprzejmej formie powiedziałem co myślę o takich propozycjach. Nastrój stawał się coraz bardziej naprężony, gdy nagle jak bomba wpadł do izdebki podoficer. Stuknął obcasami i wyrzucił ze ściśniętego od emocji gardła w tonie natchnionym: „Melduję posłusznie, że ekscelencja pan polny marszałek taki to a taki, przyjechał przed chwilą i czeka w ogródku".

Teraz z kolei lekko pobladł von Strzelecki. Poprawił pasa uroczyście wsadził na głowę sukienny „rondelek" i już go nie było. Za nim jak cień wysunął się kapitan. Trzeba bezstronnie przyznać że ten młody człowiek w zupełności stanął na wysokości chwili. Nie stracił on przez moment głowy, ale szepnął do telefonisty: — „Dzwoń natychmiast do jednostek — ogłaszam wszędzie ostre pogotowie". Czy to Rosjanie atakują? — dopytywał najwidoczniej spoufalony ze swym przełożonym żołnierz. — „Coś znacznie bardziej groźnego: inspekcja samego polnego marszałka".

Zostałem więc sam. Groźnie bzykały złe jesienne muchy, z sąsiedniej izdebki dochodziły przytłumione szepty adiutanta. Tak, adiutanta. Od razu uderzyło mnie, że ma on sylwetkę wręcz identyczną z moją: niewysoki, szeroki w ramionach, o dość dużej głowie...

To co teraz nastąpiło nie było z mej strony bynajmniej jakąś przemyślaną z góry akcją. Po prostu instynkt — ten najlepszy w ciężkich chwilach doradca —, kazał mi zdjąć z kołka płaszcz kapitana, jego czapkę i skórzany pas z pięknie niklowanym bagnecikiem. Przebrany za austriackiego oficera otworzyłem najspokojniej drzwi do sionki, przeszedłem obok wartownika na ganeczku i już byłem na ulicy. Całą siłą woli musiałem się teraz powstrzymać aby nie biec. Zdawało mi się, że wszyscy przechodnie podejrzliwie obserwują tylko mnie, że już musiano zauważyć ucieczkę. Przemogłem się. Stanąłem, zapaliłem papierosa. Podniosłem wzrok na widniejący w dali domek dowództwa. Nikt mnie nie gonił, a dziadzio z Landwehry w dalszym ciągu z ogromnym zainteresowaniem obserwował harce wróbli na dachu.

Pod pobliskim płotem zauważyłem brudną, z połamanymi resorami, dorożkę. Takimi dorożkami jeździli w czasie pokoju miejscowi kupcy na odległy dworzec kolejowy. Stary woźnica najwyraźniej nie przejmował się takimi drobnostkami jak natarcia, obrony, ataki na bagnety. Zajął, jak od lat, swój posterunek na rogu ulicy.

— Pojedziemy szosą kobryńską. Dobrze zapłacę — zagaiłem rozmowę i znacząco podrzuciłem na dłoni złotą monetę. Kilka takich cennych pieniążków dostawaliśmy zawsze jako „żelazny kapitał", przed lotami nad obszary obsadzone przez wroga. Oczy staruszka rozbłysły wesoło. Cmoknął na dychawiczną szkapę i z miejsca rozwinął pełną szybkość — co najmniej pięć kilometrów na godzinę.

W kierunku linii bojowej jechał teraz kapitan Artur Wolf — takie bowiem nazwisko przeczytałem na znalezionej w kieszeni płaszcza legitymacji. Ponieważ dobrze władałem niemieckim, więc mogłem od biedy udawać austriackiego oficera. Szczególnie w nocy, a zaczynał się już właśnie wczesny, jesienny zmierzch. Kazałem po godzinie dziadkowi stanąć i w dalszą podróż udałem się niby wzorowy oficer infanterii — pieszo. Od najdalej wprzód wysuniętych oddziałów austriackich nie było już zapewne daleko. Przeszedłem obok baterii z wymierzonymi na wschód lufami, na drogach panowała typowa dla strefy przyfrontowej pustka.

Wspominając ten pamiętny dzień mogę mówić o chwilach nieprawdopodobnego wprost pecha jak i nadspodziewanego szczęścia. Oto gdy właśnie zastanawiałem się co czynić dalej ujrzałem porucznika na czele małego oddziałku. Żołnierze szli gęsiego, z kocami na ramionach, bez plecaków. Była to bez wątpienia nocna zmiana okopów lub wysuniętych czat. Zaryzykowałem.

— Panie kolego — rozpocząłem ulubionym zwrotem cesarsko-królewskich oficerów, chciałbym osobiście poprowadzić zmianę załóg na placówkach. My ze sztabu chcielibyśmy też czasem powąchać proch i ewentualnie zafasować jakiś kawałek żelaza czy mosiądzu na piersi za nieustraszone męstwo okazane w obliczu nieprzyjaciela. Porucznik, poczciwy z kościami rezerwista, któremu zapewne ani w głowie było okazywanie nieustraszonego męstwa nawet w obliczu ślubnej małżonki, uśmiechnął się z aprobatą. Zapaliliśmy więc papierosy, obejrzeli mapę i sympatyczny ten człowiek zwierzył mi się, że wszystkie operacje o charakterze militarnym prowadzi właściwie jego zastępca — zawodowy sierżant. Porucznik zwykł posuwać się z tyłu swego dzielnego plutonu, co z przekonaniem zalecał i mnie.

— Nie lubię mówić komplementów, ale muszę przyznać, że ma pan kapitan wyjątkowego nosa, dzisiaj zupełna cisza na froncie

Ruszyliśmy: sierżant, żołnierze i na końcu kapitan sztabu Artur Wolf. Po blisko godzinie beznadziejnego człapania rowem dobiegowym do czaty, nastąpiła ceremonia zmiany i cała ekipa ustawiła się długim sznureczkiem aby ruszyć do tyłu. Tam oddziałek miał się posunąć płytkim okopem w lewo i zluzować placówkę sąsiednią.— Słuchajcie sierżancie — powiedziałem półgłosem — ja pójdę sam wprost przez pola. Spotkamy się niedługo na placówce. Pokażcie mi tylko dokładnie gdzie są nasi. Stary żołnierz nie oponował. Z obowiązku niejako zawodowego z całym przejęciem objaśnił jak mam się posuwać aby uchronić swoje cenne dla Austrii życie.

Ruszyłem. Szybko się ściemniło, to też niezadługo straciłem z oczu mych nowych kolegów. Wówczas już bez namysłu skierowałem się wprost na wschód. Na froncie była wciąż zupełna cisza, tylko gdzieś bardzo daleko zaczęto rozświetlać teren rakietami. Sądziłem, że natknę się na oddziały rosyjskie już po kilkuset metrach. Okazało się to jednak złudzeniem. Głodny, zmęczony włokłem się już chyba z godzinę. I ciągle cisza. Wciąż nie mogłem dotrzeć do przednich linii rosyjskich, które według zapewnień doświadczonego w wojaczce sierżanta miały przecież znajdować się tuż, tuż. Zdawało mi się już, że zbłądziłem, gdy nagle z wielkim trzaskiem poleciałem na dno dość głębokiego rowu. Po prostu w ciemności wpadłem do dobrze zamaskowanego okopu. Ciszę przerwał teraz krzyk znajdującego się tam rosyjskiego piechura, który najwyraźniej zamierzał umieścić kolbę swej wintówki na mojej głowie. Wówczas z kolei mój donośny głos rozdarł spokój nocny. W szybkim tempie, z całym niezmierzonym bogactwem wojskowej „łaciny" udowodniłem dzielnemu obrońcy ojczyzny, że jestem prawowitym poddanym cara.

To co po tym bezpośrednio nastąpiło właściwie nie jest już specjalnie ciekawe: kilka mniejszych i większych popijaw, trochę opowiadań kolegom na lotnisku no i na pocieszenie „krest" na piersi.

Właściwy jednak finał mej lotniczej przygody odbył się w Warszawie i to już w dobre parę lat po zakończeniu wojny. Latałem wówczas statecznie i spokojnie jako pilot komunikacyjny w „Campagnie Franco-Roumaine de Navigation Aerienne" na trasie Paryż-Praga-Warszawa. Pewnego dnia zostałem wezwany do szefa wojskowego korpusu kontrolerów. Chodziło o wyjaśnienie jakichś dawnych spraw z okresu kiedy w lotnictwie polskim dowodziłem 19 Eskadrą Myśliwską.

— Pan generał Strzelecki prosi — zawiadomiła mnie przystojna sekretarka. Strzelecki, Strzelecki.. — skąd ja znam to nazwisko? Kiedy wszedłem do gabinetu generała wątpliwości me odpadły. To był niewątpliwie dowódca austriackiej dywizji piechoty z Włodawy. Zmienił tylko mundur z austriackiego na polski, zaawansował w hierarchii wojskowej o jedno „oczko", trochę się postarzał i utył.

Po załatwieniu sprawy urzędowej poprosiłem o chwilę rozmowy prywatnej. Chodzi mi o poruszenie pewnych wspomnień wojennych — jak się wyraziłem. Strzelecki zdziwił się:

— Czy służył pan kiedyś pod moimi rozkazami?

— W czasie wojny światowej raczej byłem przeciwnikiem pana generała. Czy pamięta pan pobyt we Włodawie w 1915 roku i zestrzelonego lotnika rosyjskiego?

Tu odczekałem dłuższą chwilę — jak to zazwyczaj robi każdy dobry aktor przed wygłoszeniem jakiejś ważnej kwestii i nagle wypaliłem:

— Tym lotnikiem byłem właśnie ja.

W generała jakby piorun trzasł. Z miejsca przybrał minę urzędową i uprzejmy dotąd ton jego rozmowy zmienił się nie do poznania:

— A to pan zwiał mi wówczas z dowództwa we Włodawie. Miałem z tego powodu wiele przykrości, wiele. Ale czy warto było — zastanówmy się teraz spokojnie — ryzykować tę całą ucieczkę? I właściwie po co?

— Warto było, panie generale. Ja wówczas właśnie ukończyłem szkołę pilotów. Nie wiem czy pan może zdać sobie sprawę, co ten fakt znaczył dla młodego człowieka jakim wówczas byłem. Zdawało mi się, że cały świat śmieje się do mnie, że wszystko stoi przede mną otworem. I iść za druty? Po prostu powiedziałem sobie — muszę jeszcze latać!



W lotniczej KSIĘGARNI

SMUTNE ale PRAWDZIWE

HISTORIA LOTNICTWA. Tadeusz Rejniak. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966, Wydanie I, str. 60, nakład 10 000 egz. cena 6 zł (Biblioteka APRL, seria: Szkolenie Szybowcowe).

KILKANAŚCIE lat temu, w 1953 r. przestała się ukazywać Biblioteczka Lotnicza Ligi Lotniczej i LPŻ, której większość stanowiły podręczniki szybowcowe. Dziś z radością witamy wskrzeszenie dobrych tradycji choć w skromniejszym zakresie w postaci Biblioteki Aeroklubu PRL, której pierwszy cykl obejmuje szkolenie szybowcowe.

Pierwszą książeczką tego cyklu jest „Historia Lotnictwa” T. Rejniaka. W książeczce w przystępny i ciekawy sposób omówiono historię lotnictwa. Na początku autor przypomina legendy lotnicze, prace Leonarda da Vinci, oraz próby i osiągnięcia pionierów baloniarstwa, spadochroniarstwa, szybownictwa, lotów samolotowych i śmigłowcowych. Następny rozdział jest poświęcony początkom lotnictwa w Polsce od Boratyniego i Siemienowicza, poprzez prace Drzewieckiego i Tańskiego do 1914 r. W trzecim rozdziale opisane jest lotnictwo polskie w okresie międzywojennym: wytwórnie lotnicze, rozwój lotnictwa komunikacyjnego, rozwój sportu samolotowego, szybowcowego i konstrukcji szybowcowych oraz sportu spadochronowego. Następnie został omówiony udział polskiego lotnictwa w II Wojnie Światowej: w kampanii wrześniowej i na zachodzie oraz szlak bojowy Ludowego Lotnictwa Polskiego. Ostatni rozdział poświęcony jest rozwojowi lotnictwa w Polsce Ludowej. Obejmuje on krótkie informacje o lotnictwie wojskowym i komunikacyjnym oraz obszerniejsze dzieje sportu szybowcowego, spadochronowego, samolotowego i modelarskiego w PRL. Książeczka ma służyć jako podręcznik dla słuchaczy teoretycznych kursów szybowcowych i zaopatrzona jest w pytania egzaminacyjne i wykaz literatury.

Jak na 60 stron i to małego formatu — książeczka zawiera sporą ilość wiadomości. 16 stron jest poświęcone rozwojowi lotnictwa na świecie, zaś około 40-tu stron historii polskiego lotnictwa.

Niestety książeczka, prócz zalet, posiada szereg wad. Najpoważniejszą wadą jest niezliczona ilość błędów historycznych. Na str. 4 w tablicy chronologicznej czytamy „1942 — Pierwszy samolot o napędzie odrzutowym Me-262”, powinno być: 1939 r., zaś samolot He-178. G. Cayley (str. 13) nie tylko przedstawił projekty szybowca, lecz go zbudował i wykonał udane loty. J. Degen (str. 13) prócz snucia pomysłów — zbudował maszynę latającą, dającą pozytywne wyniki. Zdjęcie na str. 17 nie przedstawia Bleriota w locie, lecz kopię jego samolotu lecącą w 50-lecie przelotu. O samolocie „Maksim Gorkij” (str. 18) trudno dziś pisać „największy samolot świata”, skoro większe od niego były Hughes „Herkules”, Bristol „Brabazon”, Saro „Princess” czy An-22. Tański nie mniej interesował się lotem owadów, niż ptaków (str. 21) i skrzydła „Lotni” oraz „Łątki” wzorował na owadzich. O Boratynim wspomina nie tylko prywatna korespondencja (str. 20), lecz również J. Becher w książce „Narrische Weissheit und weise Narrheit” wydanej w 1682 r. Tański wbrew zdaniu autora (str. 22) wiedział o próbach Lilienthala, budowę „Lotni” rozpoczął w 1896 r. a nie w 1894 r, a próby przeprowadził w latach 1896—98. Lot Tańskiego na odległość 30 m nie da się udowodnić żadnymi materiałami źródłowymi. Śmigłowiec zaopatrzył Tański (str. 23) później w silnik. Kozłowski (str. 23) nie wykonał skoku z wysokości 3 m, lecz na wysokość 3 m. Wykupienie zakładów lotniczych przez państwo (str. 24) wcale nie zapewniło rozwoju przemysłowi, czego dowodem zmniejszona produkcja LWS po wykupieniu. Wymienianie Karpińskiego (str. 24) wśród zasłużonych konstruktorów jest nieporozumieniem, wszak stworzył on tylko szybowiec będąc jeszcze studentem. J. Rudlicki nie miał nic wspólnego z Lubelską Wytwórnią Samolotów (str. 25) powstałą w 1936 r, lecz z Zakładami Mechanicznymi E. Plage i T. Laśkiewicz. Jego następcą był Z. Ciołkosz po upaństwowieniu wytwórni i nazwaniu LWS, a zastępcą Ciołkosza — J. Teisseyre (str. 25). Rumbowicz (str. 26) był dyrektorem PZL tylko do 1934 r. nie wszystkie przeto osiągnięcia PZL są jego zasługą. Myśliwce P-24 (str. 26) w ogóle nie były na uzbrojeniu naszego lotnictwa. Samolot „Sum” (str. 26) nie miał oznaczenia PZL-42 lecz PZL-46. Konstruktorem „Karasia” i „Suma” nie był Dąbrowski (str. 26), lecz Prauss. Samolot „Wyżeł” nosił oznaczenie PWS-33, a jego konstruktorami byli W. Czerwiński i F. Misztal (str. 27). Trudno nazwać „Sokoła” i „Lamparta”, bardzo udanymi prototypami (str. 27) skoro dopiero były w budowie, zaś do „Jastrzębia” jego oblatywacz B. Orliński miał szereg zastrzeżeń, co spowodowało czasowe wstrzymanie rozpoczętej już produkcji 30 sztuk. Pierwszą naszą linię lotniczą otworzył „Aerolloyd” a nie „Aeroloyd” (str. 27). W Białce w 1923 r. zwyciężył szybowiec „Akar” nie „Akra” (str. 33). Czerwiński skonstruował nie 12 (str. 34) lecz 14 typów szybowców, autor pominął „Żabę” i CWJ. Grzeszczyk zbudował 4 nie 5 (str. 34) typów szybowców; a SG-3 miało szereg wersji np. SG 3/34, SG 3/35, SG-3 bis/35, a nie tylko wymienione przez autora. Kocjan skonstruował 7 typów szybowców a nie 12 (str. 34), w tym „Mewę” wraz z Grzeszczykiem. Wersji szybowców nie można liczyć jako typy, gdyż sama „Czajka” miała pięć odmian: „Czajka I”, „Czajka bis”, „Czajka II”, „Czajka II bis” i „Czajka III”, a większość szybowców Kocjana miała dwie wersje. Kocjan ponadto zbudował motoszybowiec „Bąk”. Szybowiec „WOS” (str. 35) — nie „Wos”, gdyż nazwa była skrótem od Szybowcowy Obóz Wojskowy w Ustianowej — nie był własną konstrukcją Blaichera, lecz przeróbką szybowca CW-5 bis.



Autor zalicza „Wilka” do świetnych samolotów nie ustępujących zagranicznym (str. 37), tymczasem samolot ten nie został skierowany do produkcji z winy wad silników „Foka” oraz kłopotów z prototypowym płatowcem i dlatego zdecydowano budowę prototypu ulepszonego pod nazwą „Lampart”. We wrześniu 1939 r. w jednostkach bojowych nasze lotnictwo miało 397 samolotów, a w rezerwie koło 100, co daje 500 samolotów a nie 530 (str. 37), zaś faktycznie z rezerwy wykorzystano tylko 36 samolotów, czyli we wrześniu użyto 433 samoloty w jednostkach bojowych. Pierwsza seria 5-ciu zrekonstruowanych po wojnie „Salamander” była oblatana nie w czerwcu 1946 r. (str. 44) lecz w marcu 1947 r. Samoloty CSS-11 i CSS-12 powstały pod kierunkiem inż. L. Dulęby, a nie inż. F. Misztala (str. 46). „Iskra” była oblatana w lutym 1960 roku, a nie w 1962 r. (str. 46). Dziwi też w książeczce niedbały stosunek do prawidłowego brzmienia nazwisk i imion. Na str. 14 i 15 trzykrotnie spotykamy Channte — powinno być Chanute. Sikorski miał na imię Igor, nie Sergiusz (str. 17). Naszymi konstruktorami byli Bartolewski i Prauss, a nie Bartoszewski (str. 25) i Praus (str. 26). Na stronie 50 dwukrotnie napisano Bittner, podczas gdy powinno być Bitner; żenujące, iż APRL nie zna pisowni tego nazwiska. W książeczce jest też kilka usterek terminologicznych. Od dość dawna nie mówi się u nas ster głębokości (str. 15), lecz ster wysokości. Na str. 9 dwukrotnie użyto mało stosowany wyraz aerostat, a dopiero na str. 11 wyjaśniono jego znaczenie.

Do wad książeczki należy też brak szeregu informacji dość zasadniczych. Poświęcając kilkanaście wierszy dziejom sterowców (str. 10 i 11) pominięto nazwisko i nazwę Zeppelin. Podobnie w dziejach wiropłatów (str. 19) nie wymieniono nazwisk Cierva, Juriew i Sikorski. W historii polskiej działalności lotniczej przed 1914 r. (str. 23) zabrakło „Awiaty”. Wśród polskich przedwojennych konstrukcji lotniczych wymieniono MN-3, 4 i 5 czy PWS-10 zbudowano w niewielu egzemplarzach (str. 25), a przy omawianiu samolotów PZL (str. 26) i RWD (str. 27) nie wymieniono challengeówek PZL-19 i PZL-26, pasażerskiego „Wichra” oraz szkolnej RWD-8 zbudowanej w przeszło 400 egzemplarzach, turystycznej RWD-13 czy akrobacyjnych RWD-10 i RWD-13. Omawiając rozwój PLL „LOT” do 1939 r. (str. 28) należało wspomnieć, że nasze linie sięgały od Helsinek po Palestynę, a podstawowym sprzętem były Fokkery i Lockheedy. W przeszło stronicowym fragmencie o kampanii wrześniowej (str. 37) nie wymieniono typów na jakich latali nasi piloci: myśliwskich P-11, rozpoznawczo-bombardujących „Karasi” i bombowych „Łosi”. Podobnie na str. 38—39 mówiąc o polskich dywizjonach w Anglii nie padły nazwy „Hurricane”, „Mustang”, „Wellington”, czy „Lancaster”, zaś przy omawianiu szlaku bojowego Ludowego Lotnictwa Polskiego (str. 39—41) brak jest nazw Ił-2 czy Po-2. Zabrakło też na str. 39 liczby zestrzelonych 922 samolotów i 190 bomb latających przez polskie dywizjony w Anglii. Pominięte też zostało istnienie I Samodzielnej Brygady Spadochronowej i jej udział pod Arnhem oraz pomoc polskich dywizjonów i pułków „Kraków” „Warszawa” udzielona warszawskim powstańcom. W rozdziale omawiającym rozwój lotnictwa w Polsce Ludowej zapomniano o istnieniu wojsk powietrzno-desantowych. Opisując działalność powojenną „LOTu” (str. 43) należało wymienić typy używanych samolotów: Li-2 Ił-14, Ił-18 i An-24. Wśród konstrukcji powojennych zupełnie zapomniano o naszych śmigłowcach: „GIL”, „Żuk”, „Trzmiel” i SM-2.

Nie jest też zaletą książeczki, że spora liczba jej ilustracji została zaczerpnięta z książki „Jak zostać lotnikiem”. Nie świadczy to dobrze o przygotowaniu materiału przez APRL, gdyż ciągłe powtarzanie tych samych zdjęć obniża poziom książki, zaś zdjęć z historii lotnictwa nie brak.

Również w wymienionej na końcu książeczki literaturze są pomyłki. Broszura Samsela „20 rocznica Ludowego Lotnictwa Polskiego” została wydana przez Główny Zarząd Polityczny Wojska Polskiego, a nie przez Wiedzę Powszechną.

Na zakończenie należy stwierdzić, że inicjatywa wydania książeczki o historii lotnictwa jest cenna i godna pochwały, jednak od Aeroklubu PRL można się było spodziewać znacznie solidniejszego potraktowania tego tematu.

mgr inż. ANDRZEJ GLASS

OD REDAKCJI. Książeczka Rejniaka roi się od błędów. Smutne to, ale niestety prawdziwe. Dla uzupełnienia błędów, których nie podał Andrzej Glass pozwalamy sobie uzupełnić tę listę. I tak str. 8 Jan Wnęk urodził się we wsi Kaczówka, a nie Kaczanówka. Przeleciał on jakoby 4 km (co też jest przesadne) a nie 8 km jak jest w książeczce; str. 25 Morison a nie Moryson; str. 31 i 32 (kilkakrotnie) Gordon Bennett a nie Gordon Benett; str. 35 Blaichera a nie Bleichera; str. 35 Michał Offierski ustanowił nie jeden lecz dwa rekordy międzynarodowe („Bąk”); str. 38 Polskie Siły Powietrzne w W. Brytanii liczyły w 1940 roku nie 8 000 pilotów lecz 6 000 oficerów, podoficerów i szeregowych (w większości znajdowali się oni w obozach zbornych a nie jednostkach bojowych); str. 38 autor grubo przesadził liczbę 400 pilotów zaangażowanych w służbie lotnictwa transportowego na Zachodzie; str. 36 Ligota a nie Ligotka; str. 46 Adam Zientek a nie Adam Ziętek (dwukrotnie); str. 46 nie I Krajowe Zawody Szybowcowe lecz VII Krajowe Zawody Szybowcowe; str. 47 Irena Kempówna a nie Irena Kępówna; str. 48 fale halne a nie fale halniakowe; str. 48 po raz pierwszy na terenie płaskim zawody szybowcowe odbyły się w Inowrocławiu w 1937, a nie w 1951 roku; autor pisze, że Stanisław Kasperek zwyciężył w I Samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji w 1960 roku i w dalszych latach ani razu nie oddał mistrzowskiego tytułu. Nieprawda! W 1960 roku mistrzem Polski został Stanisław Ackerman.

Należy się dziwić i to bardzo, że Dział Programowy Zarządu Głównego Aeroklubu PRL dopuścił do wydania książeczki.

Do Wydawnictw Komunikacji i Łączności trudno mieć pretensje, ponieważ realizuje druk broszur na zlecenie Aeroklubu PRL, już przygotowanych do publikacji. Jednak w przyszłości wydawnictwa te winny kategorycznie żądać od Aeroklubu PRL by książeczki szkoleniowe były opiniowane przez specjalistów.

DBAJMY O PAMIĄTKI LOTNICZE



Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

W ostatnich dniach otrzymałem wyraźne fotografie fragmentów samolotu P-11c, będącego obecnie na przechowaniu w Krakowie. Studiując zdjęcia doszedłem do smutnego wniosku, że maszyna jest w przerażającym stanie i wygląda obecnie gorzej niż w czasie jej pierwszego publicznego pokazu w 1957 r. Po co namalowano na kołpaku śmigła jakąś nieszczęsną białą czy żółtą obręcz, napis P-11c na pierścieniu osłony silnika? Po co wmalowano biały kolor w szachownicę pod jasnoniebieskimi płatami? — Pozostaje dla mnie nieodgadnioną tajemnicą.

Dlaczego, wbrew słusznej tendencji miłośników historii nie szczędzących w Polsce trudu nad doprowadzeniem zachowanych zabytków do ich pierwotnej, czystej postaci, zasada zachowania oryginału ma nie obowiązywać w lotnictwie? Krakowski P-11c jest, w moim przekonaniu, lotniczym skarbem narodowym o bezcennej wartości, symbolizującym bohaterski opór stawiany samotnie przez garstkę naszych lotników nawale Luftwaffe i znakomity dorobek narodowy w dziedzinie inżynierii lotniczej. Maszyna ta byłaby chętnie widziana i pieczołowicie przechowywana nawet w zagranicznych muzeach lotniczych. Samolot ten do tej pory jest zupełnie zaniedbany i stan jego się pogarsza. Brak mu szeregu drobniejszych części i okuć jak wkładek profilujących łączenia płata z kadłubem, części profilującej podstawę wiatrochronu itp. W niektórych miejscach brakujące kawałki pokrycia topornie zaciągnięto płótnem. Samolot ma nie swoje koła o mniejszej średnicy, nadłamaną płozę ogonową pozbawioną osłony gumowej, brak wyściółek na brzegach wycięcia kabiny, itd.

Przecież przy dobrych chęciach wszystkie brakujące części można dorobić, nawet podrabiając blachę żłobkowaną. Koła udałoby się też pewnie lepiej dobrać i upozorować tak, aby sprawiały wrażenie oryginalnych lub wykonać warsztatowo na specjalne zamówienie. Samolot, zespecony pstrokatymi dodatkami nie mającymi najmniejszego uzasadnienia historycznego, warto również przywrócić do barw jakie posiadał w 1939 roku, a więc do takich jakie posiadał w 1957 roku, kiedy jedyne zastrzeżenie mógł budzić biały numer konstrukcyjny 8.63 na boku kadłuba zamiast czarnego (numery te w latach trzydziestych na P-11 były czarne).

Ze względu na wyjątkowe okoliczności wojenne Polska w porównaniu z innymi krajami jest wyjątkowo uboga w historyczne samoloty konstrukcji rodzimej. Ubolewać należy, że zaraz po wojnie zaniedbano ściągnięcia do kraju takich samolotów jak „Łoś" czy „Karaś" (z Rumunii) i RWD-8 (z Rumunii lub Palestyny). Dlatego wydaje mi się, że należy dołożyć wszelkich starań aby P-11c godnie odrestaurować. Czas najwyższy aby lotnictwo polskie przestało być „kopciuszkiem" historii.

Nie wątpię, że znajdą się zakłady lotnicze czy też warsztaty szkół lotniczych, które pieczołowicie przywrócą P-11c do jego pierwotnej znakomitości z taką samą systematycznością i poświęceniem z jakimi nasi archeologowie odkrywają przyprószone czasem fragmenty naszej kultury narodowej. Może „Skrzydlata Polska", jako najpoczytniejsze polskie pismo lotnicze, zainicjuje akcję zbierania funduszy na odbudowę P-11c oraz poszukiwania i zabezpieczenia innych naszych zabytków lotniczych jako Lotniczy Czyn Milenijny?

Łączę wyrazy szacunku,

J. B. Cynk

Red. Niniejszy list polecamy uwadze Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa przy ZG Aeroklubu PRL.



„JAK 12 M"

„Proszę o podanie danych technicznych wszystkich wersji samolotu „Jak 12" ponieważ interesuję się lotnictwem i zbieram dane samolotów. Szczególnie interesuje mnie wersja „Jaka 12 M" — pisze **Zenon Wilkowski z Opola.**

O wszystkich wersjach samolotu „Jak 12" pisaliśmy obszernie i dokładnie w numerze 6 (657) „Skrzydlatej Polski" z dnia 9 lutego 1964 roku. Tam też odsyłamy naszego czytelnika.

Przypominamy tylko, że samolot wielozadaniowy „Jak-12" miał następujące wersje: „Jak-12", „Jak-12R", „Jak-12M" i „Jak-12A". Podajemy też dane „Jaka 12M" (modificirowannyj): rozpiętość — 12,60 m, długość — 9,00 m, wysokość — 3,12 m, powierzchnia nośna — 23,86 m², ciężar własny — 1014 kG, ciężar w locie 1280 kG, ciężar maksymalny — 1435 kG, prędkość maksymalna — 182 km/h (wersja łącznikowa), prędkość maksymalna — 179 km/h (wersja pasażerska), prędkość przelotowa — 160 km/h, prędkość lądowania — 73 km/h, prędkość wznoszenia — 4,1 m/sek, czas wznoszenia na 1000 m — 4,7 min., rozbieg — 126 m, dobieg — 190 m, pułap — 4600 m, zasięg — 769 km. Napęd samolotu stanowi dziewięciocylindrowy gwiazdowy silnik AI-14R o mocy 260 KM i dwułopatowe przestawialne śmigło W530-D11.

KORZYSTAJCIE Z KĄCIKA „ISKRA"

„Chciałybyśmy nawiązać korespondencję z kolegami interesującymi się lotnictwem z Krajów Socjalistycznych. Nie mamy jednak odpowiednich adresów. Co zrobić?" — pytają się czytelniczki z Wrocławia **Jadwiga Knopp, Elżbieta Wawrzyniec i Teresa Kowalczuk.**

Podobnych listów mamy więcej. Wszystkim zainteresowanym korespondencją na tematy lotnicze z koleżankami i kolegami z kraju i zza granicy przypominamy, że jest taka możliwość poprzez redagowany w „Skrzydlatej" Kącik Przyjaciół Lotnictwa „ISKRA". Należy tylko podać dokładny adres, swoje lotnicze zainteresowania i określić z kim chciałoby się nawiązać korespondencje. Ewentualnie należy też podać w jakim języku chciałoby się korespondować.

Wszystkim którzy prześlą do redakcji takie dane oraz wyrażą chęć nawiązania kontaktów gwarantujemy opublikowanie ich nazwisk w Kąciku Przyjaciół Lotnictwa „ISKRA".

SZKOŁA SZYBOWCOWA W FORDONIE

„Czy to prawda, że znana jeszcze z okresu przedwojennego a także rozwijająca swoją owocną działalność po wojnie szkoła szybowcowa w Fordonie k.Bydgoszczy już nie istnieje?" — pyta się **Zygmunt Filipczyk z Rzeszowa.**

To prawda. Szkoła Szybowcowa w Fordonie, nosząca od r. 1958 imię Czesława Tańskiego, została rozwiązana w 1963 roku, po równo 30-letnim okresie istnienia. Jej personel oraz wyposażenie wraz ze spuścizną i zadaniami przejął Aeroklub Bydgoski.

ODPOWIADALIŚMY

Jerzy Noworol — Wrocław. Na list Pana o identycznej treści z ostatnim odpowiadaliśmy w numerze 12 „SP" z dnia 20 marca br. w notatce pod nazwą „Dwunastosilnikowiec".

Trudności w nabywaniu naszego tygodnika w wolnej sprzedaży znikną w momencie kiedy zdecyduje się Pan na prenumeratę „Skrzydlatej".

KRZYŻÓWKA

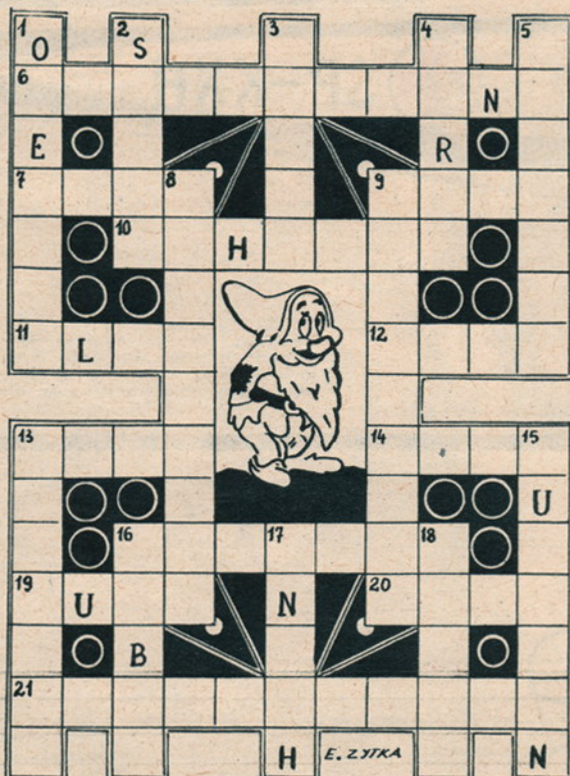
POZIOMO: 6 — as myśliwski nr 1 lotnictwa francuskiego w II wojnie światowej, zestrzelił 33 samoloty nieprzyjaciela, wydał książkę „Wielki cyrk", 7 — inwazja, nalot, 9 — w hitlerowskich obozach koncentracyjnych więzień pełniący funkcję dozorcy, 10 — angielski pilot myśliwski z II wojny światowej (38 pewnych zwycięstw), aktualnie jest oficerem RAF-u, 11 — ptaki oceaniczne, doskonale pływające i nurkujące (l. mn.), 12 — miasto i port u ujścia Donu, 13 — najważniejszy obiekt huty, 14 — przyrząd sportowy w kształcie okrągłej tarczy, 16 — największy samolot świata (może przewieźć 720 pasażerów lub 80 ton ładunku), sensacja Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Paryżu (1965 r.), 19 — zwycięzca XVI Szybowcowych Mistrzostw Węgier (Dunakeszi, 14—28.VII.65), 20 — Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (skrót), 21 — nieruchome elementy usterzeń (l. mn.).

PIONOWO: 1 — szereg wysp w pobliżu Australii (Nowa Gwinea, łuk wysp Melanezji, Nowa Zelandia, Mikronezja i Polinezja), 2 — wyczynowy szybowiec czechosłowacki, 3 — przednia część skrzydła, 4 — dawna machina oblężnicza lub atak myśliwca bez amunicji (np. zniszczenie steru przy pomocy śmigła), 5 — konstruktor samolotów An, 8 — autor książek: „Zaranie lotnictwa polskiego", „Na zwycięskim szlaku", 9 — żołnierze wojsk powietrzno-desantowych (l. mn.), 13 — ostry sprzeciw (np. przeciwko bombardowaniom Wietnamu), 15 — radziecki pilot myśliwski wojny 1941—1945 (33 zestrzelone samoloty w czasie walk o Polskę), 16 — francuski pilot balonowy, w r. 1819 po raz pierwszy przeleciał balonem nad Alpami, 17 — działacz polityczny, doradca namiestnika Gorczakowa w Królestwie Polskim (litery: E, C, H, N, O), 18 — stan lotu śmigłowca nieruchomego względem ziemi.

Opracował: Edward Zytka

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 26.VI. br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa, ul. Widok 8, wyłącznie **na kartach pocztowych lub widokówkach** z dopiskiem „Krzyżówka".



ZBIERAMY ZNACZKI

GRECJA. Z okazji XVI Kongresu Astronautycznego wydano tu serię złożoną z 3 znaczków. Na znaczku za 50 l przedstawiony jest symbol planet układu słonecznego, na znaczku za 2,50 dr — astronauta w przestrzeni kosmicznej i na znaczku za 6 dr — spotkanie dwóch statków kosmicznych.

IRAN. Z okazji wprowadzenia do irańskiego lotnictwa nowego typu odrzutowca „Boeing 727" wydano tu znaczek o wartości nominalnej 14 r, który przedstawia emblemat linii lotniczych Iranu i sylwetkę odrzutowca.

PANAMA. Wydano tu serię znaczków „Pokojowe zastosowanie energii atomowej". W skład tej serii, złożonej z 6 znaczków, wchodzi znaczek za 21 c przedstawiający projekt statku kosmicznego. Znaczek ten, zaliczany do tematyki kosmicznej, wydano w trójkątnym formacie.

WĘGRY. Z okazji wizyty W. Tierieszkowej i A. Nikołajewa na Węgrzech wydano tu okolicznościowy znaczek o wartości nominalnej 1 Ft, przedstawiający parę kosmonautów (patrz reprodukcja). Znaczek wykonano w kolorach: c. brązowy (podobizny kosmonautów) oraz stalowym (tło) w formacie obrazka 21 × 37 mm.

Bogusław Kurowski



WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

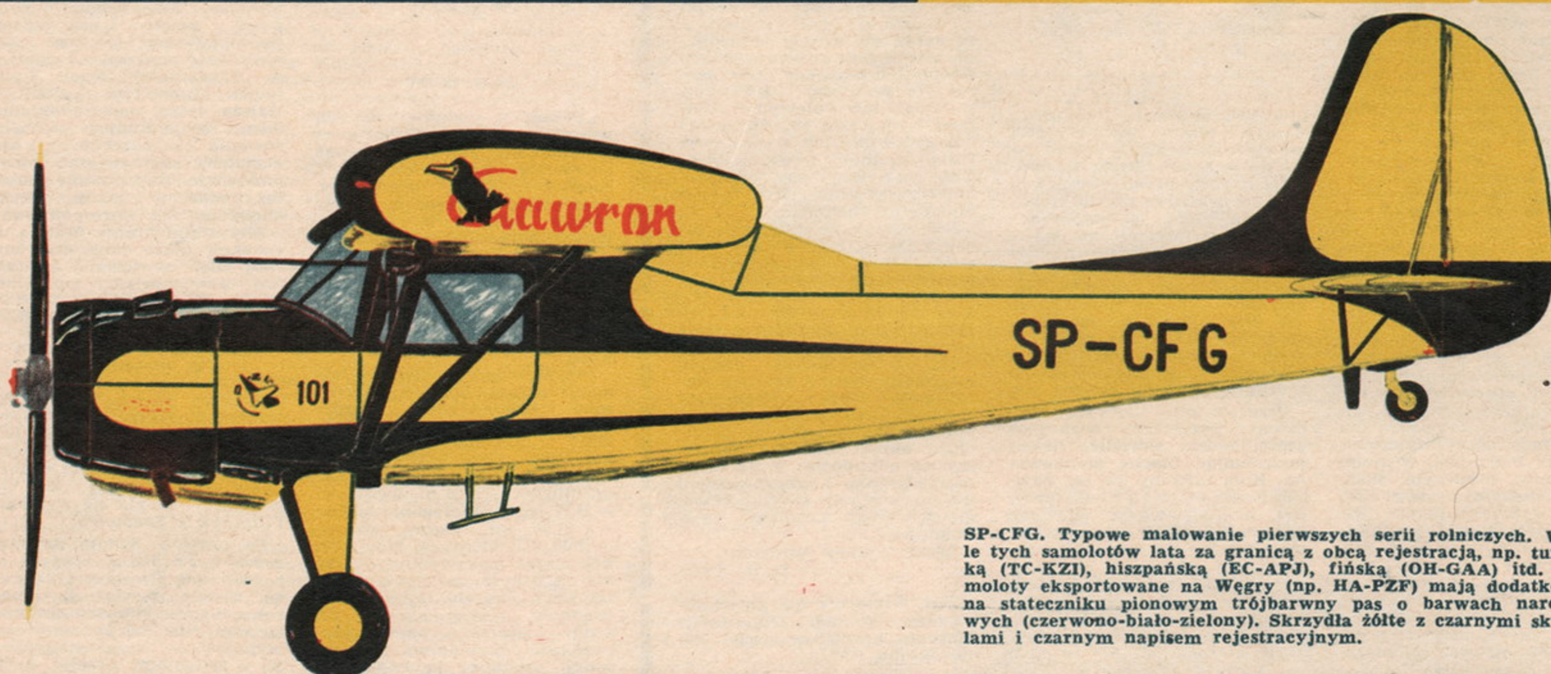
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4385 M-86

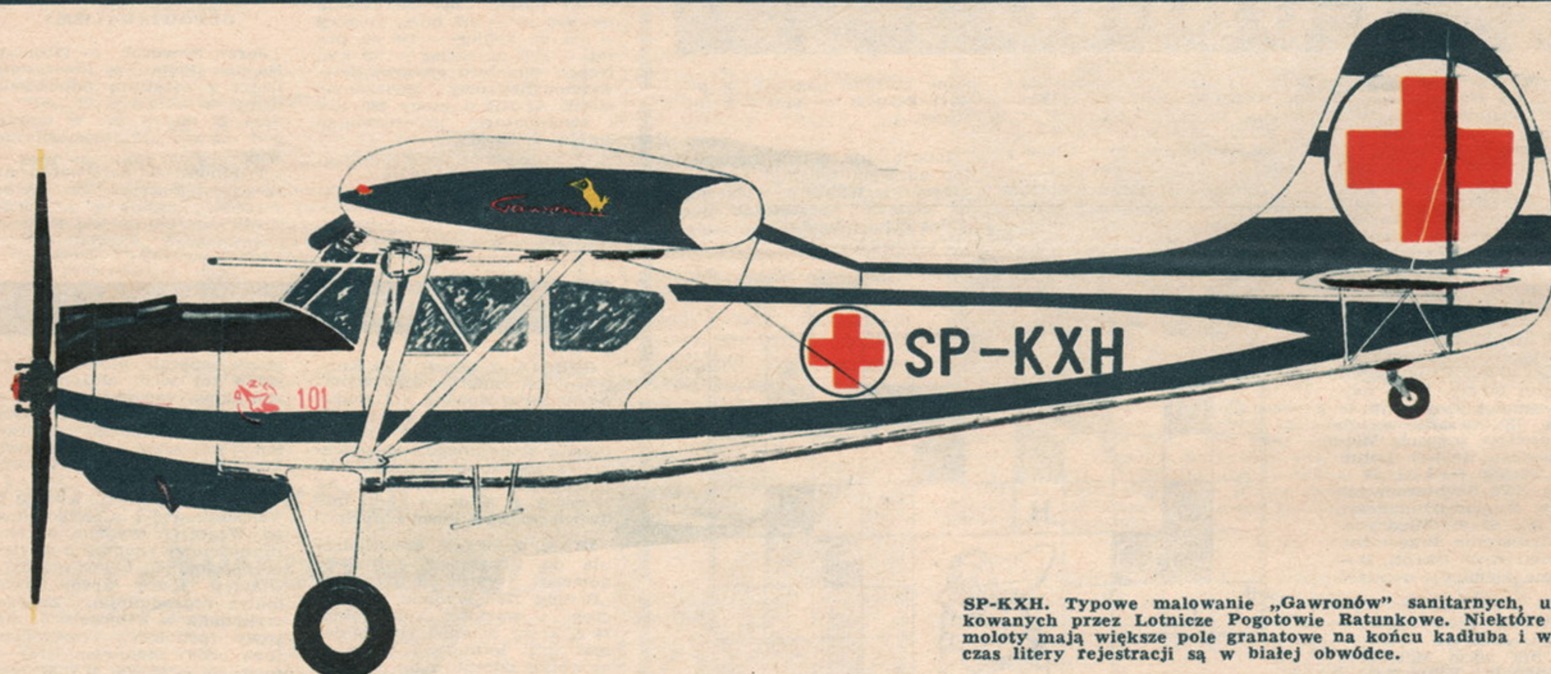
BARWY „GAWRONÓW"

Rozpoczynamy przegląd sposobów malowania polskiego samolotu gospodarczego PZL-101 „Gawron", który obejmuje serię sylwetek maszyn tego typu użytkowanych w kraju oraz za granicą. Przegląd opracował: mgr inż. WITOLD SZEWCZYK.

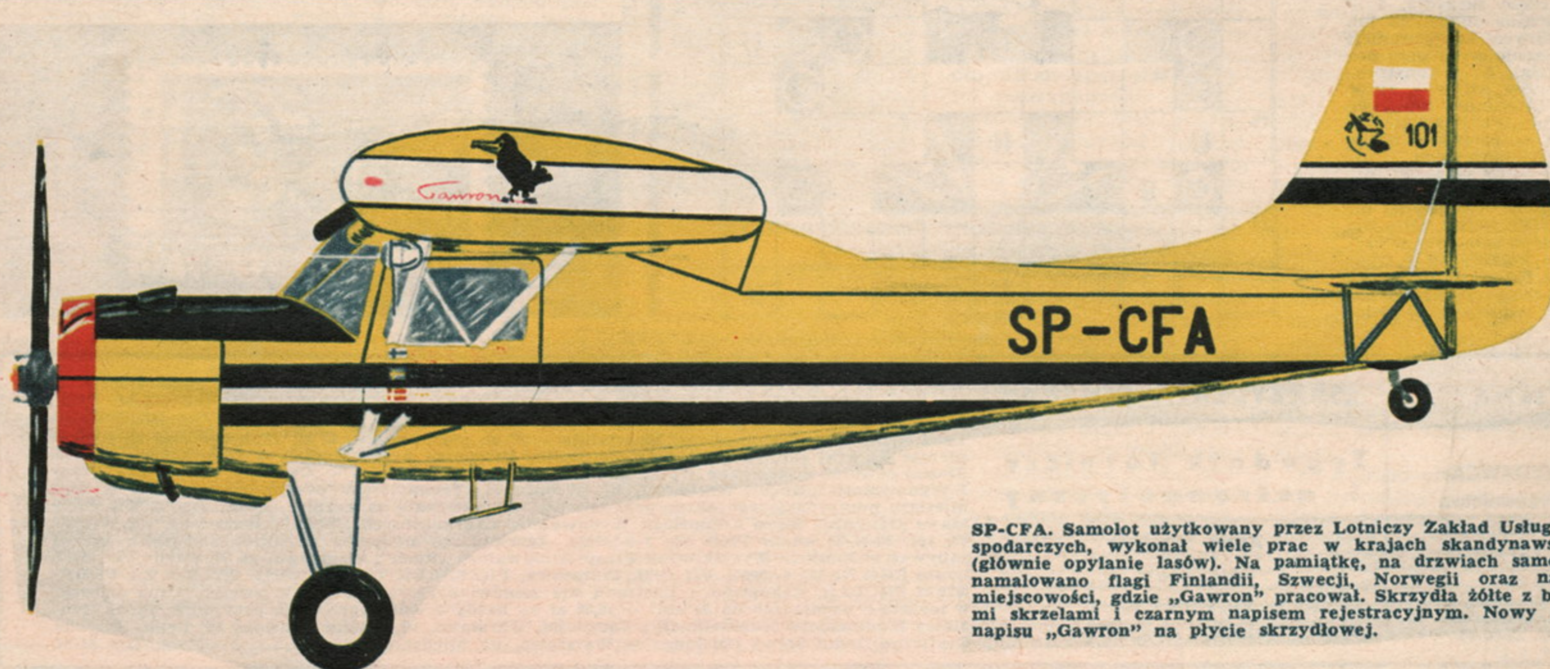
Pierwszy prototyp samolotu PZL-101 „Gawron" (SP-PAG) był oblatany 14 kwietnia 1958 r. Malowanie typowe dla samolotów z tego okresu: góra — oliwkowozielona, spód — niebieski. Drugi prototyp posiadał rejestrację SP-PAI.



SP-CFG. Typowe malowanie pierwszych serii rolniczych. Wiele tych samolotów lata za granicą z obcą rejestracją, np. turecką (TC-KZI), hiszpańską (EC-APJ), fińską (OH-GAA) itd. Samoloty eksportowane na Węgry (np. HA-PZF) mają dodatkowo na stateczniku pionowym trójbarwny pas o barwach narodowych (czerwono-biało-zielony). Skrzydła żółte z czarnymi skrzelami i czarnym napisem rejestracyjnym.



SP-KXH. Typowe malowanie „Gawronów" sanitarnych, użytkowanych przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Niektóre samoloty mają większe pole granatowe na końcu kadłuba i wówczas litery rejestracji są w białej obwódce.



SP-CFA. Samolot użytkowany przez Lotniczy Zakład Usług Gospodarczych, wykonał wiele prac w krajach skandynawskich (głównie opylanie lasów). Na pamiątkę, na drzwiach samolotu namalowano flagi Finlandii, Szwecji, Norwegii oraz nazwy miejscowości, gdzie „Gawron" pracował. Skrzydła żółte z białymi skrzelami i czarnym napisem rejestracyjnym. Nowy wzór napisu „Gawron" na płycie skrzydłowej.